

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 80 Oktober 2014

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Jaap van Goor, George Snijder, Simon J. de Waard (SdW), Martine van Lier (MvL)

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2014
Website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. ***Info 20M*** *is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m80

In de zomer van 2014 is er veel voor het varend erfgoed dat van belang is, gepubliceerd. Vandaar dit extra dikke nummer.

Aan de ene kant goed nieuws, bijvoorbeeld over het klein vaarbewijs waarbij enkele vereenvoudigingen zijn doorgevoerd. Ook goed nieuws is dat binnenkort de papieren kleine vaarbewijzen worden omgeruild voor een creditcard formaat, zoals het er nu naar uitziet gratis!

Erg blij zijn de behoudsorganisaties van het varend erfgoed op de massale inspraak op de Erfgoedwet. Vanuit het varend erfgoed is zeer veel inspraak geweest. Nu wordt het dus tijd om daar iets mee te gaan doen in overleg met de Rijksoverheid.

Iets om ons zorgen over te maken is het feit dat de Raad van State woonschepen als bouwwerk heeft aangemerkt. Dit heeft tot enkele onverwachte consequenties geleidt, zoals het feit dat geen enkele ligplaatsvergunning meer geldig is en het feit dat woonschepen nu aan de eisen van het Bouwbesluit moeten gaan voldoen. Een rare situatie die momenteel veel aandacht vergt.

Tot slot nieuws over de verplichting van het aan boord hebben van de Inland AIS en Inland ECDIS per 1 december 2014. Dachten we eerst dat het alleen voor de beroepsvaart en alleen op de Rijn zou gaan gelden, nu blijkt dat het voor alle schepen die een CvO moeten hebben gaat gelden en verplicht wordt per 1 december 2014 in het RPR gebied e begin 2015 in het BPR gebied! Vrijwel heel Nederland dus! Kortom, er is weer veel gebeurd...

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave (vervolg)

Directe afgifte vaarbewijs succesvol

Sinds eind mei 2014 wordt op alle examenlocaties het Klein Vaarbewijs direct na afloop van het examen aan geslaagde kandidaten afgegeven. De daarvoor benodigde foto en handtekening wordt al voorafgaand aan het examen van elke kandidaat digitaal vastgelegd. De betaling van het vaarbewijs vindt ook direct na afloop plaats via PIN.
Tot voor kort moesten geslaagde kandidaten een aanvraagformulier invullen en dit zelf van een foto en handtekening voorzien en opsturen naar Vamex.
Het formulier moest dan nog worden gescand en verwerkt en het vaarbewijs werd dan bij een externe partij geprint en verstuurd. Tussen het moment van slagen en het daadwerkelijk ontvangen van het vaarbewijs zat veelal een paar weken. Nu kan de klant al dezelfde dag na zijn examen gaan varen.
De directe afgifte van het vaarbewijs op de examenlocaties zorgt dan ook voor veel enthousiaste reacties onder de kandidaten en is een grote verbetering van de dienstverlening.

Bron: VAMEX

Vermindering administratieve lasten

Maatregelen administratieve lasten voor burgers

Klein vaarbewijs verstrekken na examen op locatie
Het direct na het afleggen van - en slagen voor - een examen klein vaarbewijs verstrekken van het vaarbewijs op de examenlocatie. Voor de burgers zal in het procedé van het verkrijgen van het klein vaarbewijs een aanzienlijke versimpeling en versnelling.

Ministerie: Infrastructuur en Milieu
Jaar: 2014
Reductie regeldrukeffect in a) uren mln = 0,02
Reductie regeldrukeffect in b) € mln (out of pocket kosten) = 0,08

Zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/12/19/bijlage-i-overzicht-maatregelen-bedrijven-burgers-en-professionals.html.

Bron: Rijksoverheid

Nieuwe exameneisen Klein Vaarbewijs

Eerder lieten wij u al weten dat de minister accoord is gegaan met de voorstellen de exameneisen voor het examen Klein Vaarbewijs 1 en 2 te vereenvoudigen. Deze eisen gaan 1 augustus 2014 in.
· In het Klein Vaarbewijs 1 examen worden geen vragen meer gesteld over de inhoud van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT).
· In het Klein Vaarbewijs 2 examen worden geen vragen meer gesteld over de inhoud van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA) en het Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE).
Overigens moet u nog steed wel weten op welke wateren deze vaarregels gelden. Hierover wordt op het examen ook vaak een vraag gesteld. Een belangrijke vereenvoudiging van beide examens want deze relatief onbelangrijke reglementen kenden nogal wat lastige verschillen met het Binnenvaart Politiereglement (BPR) en het Rijnvaart Politiereglement (RPR)
Daarnaast heeft de examencommissie, mede op verzoek van de makers van lesmateriaal, besloten over een aantal andere onderwerpen ook geen vragen meer te stellen op het examen.
· Vaarregels over grote schepen onderling
· Verschil tussen vier- en tweetakt motoren
· De verschillende typen van ankers
· Diverse technische definities en details
U kunt deze wijzigingen vinden in een handig overzicht op de website van de Vamex. Hierin vindt u ook welke nieuwe onderwerpen er de afgelopen tijd wel aan het examen zijn toegevoegd en welke nieuwe onderwerpen vanaf maart 2015 op het examen bevraagd kunnen worden.

Bron: Vaarwijzer.nl

Vereenvoudiging exameneisen per 1 augustus 2014

Het ministerie van Infrastuctuur en Milieu heeft de door Vamex voorgestelde vereenvoudiging van de exameneisen goedgekeurd. Deze zullen per 1 augustus 2014 worden doorgevoerd in de examens.

De volgende veranderingen zijn vanaf die datum van kracht:
· In het KVB1 examen worden geen vragen meer gesteld over de inhoud van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT).
· In het KVB2 examen worden geen vragen meer gesteld over de inhoud van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA) en het Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE).
De per 1 augustus geldende aangepaste exameneisen, afbakening en toetsmatrijs en de nieuwe voorbeeldexamens staan inmiddels op de website (www.vamex.nl).
In het examen KVB1 blijven nog wel het Binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitie-reglement en in het examen KVB2 blijft het Scheepvaartreglement Westerschelde staan. Tussen deze drie overgebleven reglementen bestaan opvallende verschillen die de kandidaat moet weten. Maar van nog meer verschillen in de geschrapte reglementen is de kandidaat binnenkort verlost.

Nieuws over onderwerpen in de examenvragen KVB1 en KVB2 - 1 oktober 2014

Onderwerpen in de examenvragen
VAMEX stelt examens op conform het door het ministerie goedgekeurde Examenreglement en het Examenprogramma. Vervolgens is dit verder uitgewerkt in een zogenaamde 'Afbakening van de exameneisen'.
Daarin wordt de stof, waarover de examenvragen gaan, omschreven.
De opleiders en uitgevers kunnen deze Afbakening gebruiken om hun cursusboeken zo goed mogelijk af te stemmen op de examens en kandidaten kunnen er de

examenstof en onderwerpen zien.
Het Examenreglement, Examenprogramma en de Afbakening staan op de VAMEX-website vermeld (downloads). Bij het maken van nieuwe examenvragen of het wijzigen van bestaande examenvragen wordt er op gelet dat het onderwerp valt binnen de onderwerpen die staan in de Afbakening.
Als een onderwerp, dat wel in de Afbakening staat, echter niet of FOUT in bepaald cursusmateriaal wordt behandeld, is VAMEX daar niet voor verantwoordelijk. Het is ook geen geldige reden voor VAMEX om er in dat geval geen vragen over te stellen, want de Afbakening is leidend.
De auteurs van cursusboeken en opleiders kunnen uiteraard ook alle documenten op onze website raadplegen. Maar zij bepalen volledig zelfstandig de inhoud van hun cursusmateriaal.
VAMEX mag wettelijk geen bemoeienis hebben met het samenstellen van cursus- en oefenmateriaal.
Dat is zo, om de objectiviteit en onafhankelijkheid van de examinering voor het vaarbewijs te waarborgen.
De examenvragen zijn in opdracht van het ministerie geheim.

Nieuwe onderwerpen in de examenvragen
Er komen regelmatig nieuwe examenvragen, die gaan over een onderwerp dat nog niet eerder in het examen bevraagd werd. Omdat auteurs en opleiders tijdig hun cursusmateriaal moeten kunnen aanpassen, is afgesproken dat de examencommissie jaarlijks vóór 1 oktober bekend maakt welke nieuwe onderwerpen per 1 maart van het volgende jaar in de examens zullen gaan meedraaien.
Die bekendmaking gebeurt in deze lijst. De auteurs hebben beloofd uiterlijk per 1 januari nieuw cursusmateriaal (bijvoorbeeld een nieuwe boekdruk of een aanvulling op een bestaande druk) te leveren.

Vervallen onderwerpen in de examenvragen
De examencommissie kan besluiten over een bepaald onderwerp niet meer vragen te stellen in de examens.
Dat wordt ook in deze lijst bekend gemaakt.

Bestaande onderwerpen in de examenvragen
Vragen over onderwerpen die niet nieuw zijn worden ook regelmatig gewijzigd of vervangen door nieuwe vragen.
Daarover vermeldt deze lijst niets.

Voortgang
Deze lijst wordt regelmatig ververst. In deze versie van 1 oktober 2014 zijn geen nieuwe onderwerpen toegevoegd in vergelijking met de stand van 1 mei 2014.
Onderwerpen die in 2013 nieuw in de examens zijn opgenomen zullen in 2015 van de lijst worden verwijderd.

Bron: VAMEX

Gewijzigde toetsmatrijs Klein Vaarbewijs

Een verdere specificatie van de afbakening is de toetsmatrijs. Hierin wordt door de Examencommissie per categorie en subcategorie bepaald hoeveel vragen er in het examen over gesteld worden. Daarnaast wordt er vastgesteld hoeveel punten dit per vraag en in totaal oplevert. Met een uitgewerkte toetsmatrijs is het voor de Examencommissie mogelijk over dezelfde leerstof meerdere examens te construeren die inhoudelijk vergelijkbaar zijn.
De toetsmatrijs geeft u inzicht in de relatieve zwaarte van de examenonderdelen en kan dus helpen bij een gerichtere voorbereiding op het examen.

De gewijzigde toetsmatrijs is geldig vanaf 1 augustus 2014.
De toetsmatrijs is te downloaden via https://www.vamex.nl/content/uploads/Toetsmatrijs-Klein-Vaarbewijs-oktober-2014.pdf.

Bron: VAMEX

Gratis omruil oude papieren vaarbewijzen in het najaar

Er zijn op dit moment nog meer dan 100.000 actieve vaarbewijshouders die nog in het bezit zijn van een papieren vaarbewijs. Onlangs is besloten alle papieren modellen van het Klein Vaarbewijs om te ruilen voor het huidige model op credit card formaat. Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, veel minder fraudegevoelig en is tevens geschikt voor het buitenland (ICC). Bovendien zal er geen vervaldatum meer op vermeld staan, aangezien het vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig geworden is.

De betreffende groep vaarbewijshouders zal in het laatste kwartaal van 2014 en in het eerste kwartaal van 2015 worden aangeschreven en in de gelegenheid worden gesteld het oude vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar. Vanaf 1 januari 2016 zal het papieren vaarbewijs naar verwachting niet meer als geldig vaarbewijs worden geaccepteerd.

Vamex is aangesloten op de gemeentelijke basisadministratie en men beschikt in principe dus over de adresgegevens van alle vaarbewijshouders waar het om gaat. Heeft u dus nog een oud papieren model klein vaarbewijs dan kunt u vanzelf een brief verwachten.
Wilt u eerder al over een nieuw model vaarbewijs zonder einddatum beschikken, dan kunt u zelf contact opnemen met Vamex. Omruilen is dan mogelijk, maar niet gratis.

Bron: Vaarwijzer.nl

Gratis omruil oude papieren vaarbewijzen in het najaar

Er zijn op dit moment nog meer dan 100.000 actieve vaarbewijshouders die nog in het bezit zijn van een papieren vaarbewijs. Dit vaarbewijs werd afgegeven in de periode van 1982 t/m 2001 en is inmiddels behoorlijk verouderd. Het bevat geen pasfoto en de gegevens zijn vaak vervaagd door slijtage. Daardoor is het ook gevoelig voor fraude.

In overleg met ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is daarom besloten alle papieren modellen van het Klein Vaarbewijs om te ruilen voor het huidige model op credit card formaat. Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, veel minder fraudegevoelig en is tevens geschikt voor het buitenland (ICC). Bovendien zal er geen vervaldatum meer

op vermeld staan, aangezien het vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig geworden is.
De betreffende groep vaarbewijshouders zal in het laatste kwartaal van dit jaar en in het eerste kwartaal van 2015 worden aangeschreven en in de gelegenheid worden gesteld het oude vaarbewijs gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar. Vanaf 1 januari 2016 zal het papieren vaarbewijs naar verwachting niet meer als geldig vaarbewijs worden geaccepteerd.

Bron: VAMEX

Autorisatiebesluit Stichting VAMEX, Agentschap Basisadministratie Persoonsgegevens en Reisdocumenten

De Stichting Vaarbewijzen en Marifoonexamens heeft verzocht om autorisatie voor de systematische verstrekking van gegevens uit de basisregistratie personen in verband met het afgeven van vaarbewijzen.

Inleiding
De Wet basisregistratie personen (Wet BRP) vormt de juridische basis voor de basisregistratie personen.
In de basisregistratie personen zijn persoonsgegevens opgeslagen in de vorm van persoonslijsten.
De basisregistratie personen bevat gegevens over personen die zijn ingeschreven bij een van de gemeenten in Nederland. De gemeenten houden deze gegevens bij.
Verder zijn in de basisregistratie personen gegevens opgenomen van personen die buiten Nederland woonachtig zijn, zogenoemde niet-ingezetenen. Gegevens van niet-ingezetenen worden bijgehouden door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Deze registratie van niet-ingezetenen in de basisregistratie personen wordt aangeduid als de Registratie Niet-Ingezetenen (RNI).
Over niet-ingezetenen wordt een beperkter aantal gegevens bijgehouden dan over ingezetenen. De gegevens in de RNI zijn niet aangemerkt als authentieke gegevens.
Gegevens over niet-ingezetenen kunnen namelijk minder gemakkelijk actueel gehouden worden dan gegevens over ingezetenen. De Wet BRP biedt de grondslag voor systematische gegevensverstrekking over ingezetenen en niet-ingezetenen aan overheidsorganen en daartoe aangewezen andere organisaties. Bij de systematische verstrekking worden vanuit een centraal bestand op geautomatiseerde wijze persoonsgegevens uit de basisregistratie personen verstrekt.

Besluit
Dit besluit is een autorisatiebesluit dat is genomen ten behoeve van de Stichting Vaarbewijzen en Marifoonexamens (in deze toelichting genoemd: VAMEX).
VAMEX is een overheidsorgaan als bedoeld in artikel 1.1, onder t, van de Wet BRP.

Wijzen van verstrekken aan VAMEX
VAMEX krijgt de gegevens die noodzakelijk zijn voor de vervulling van de hierboven beschreven taken op systematische wijze verstrekt uit de basisregistratie personen. De systematische verstrekking aan VAMEX vindt plaats door middel van gegevensverstrekking op verzoek.
Tot de doelgroep van VAMEX behoren alleen personen die ingezetene zijn.
De verstrekking van gegevens op verzoek aan VAMEX
VAMEX mag op verzoek gegevens opvragen uit de basisregistratie personen. Het betreft de gegevens die zijn opgenomen in de bijlage. VAMEX mag gegevens opvragen over de ingeschrevenen die een examen klein vaarbewijs of CWO grootmotorschip willen afleggen of een aanvraag hebben gedaan voor het verstrekken of verlengen van een klein vaarbewijs of een groot pleziervaartbewijs.

Toelichting te verstrekken gegevens
VAMEX gebruikt het burgerservicenummer om koppelingen aan te leggen tussen de verschillende verstrekkingen die uit de basisregistratie personen worden ontvangen. In de bijlage zijn gegevens opgenomen over de persoon, huwelijk/ geregistreerd partnerschap en kind. Huwelijksgegevens en kindgegevens worden verstrekt voor aanschrijving met de juiste geslachtsnaam van de partner. Daarnaast zijn deze gegevens noodzakelijk om de gezinsrelatie te kunnen vaststellen bij het verlenen van een Groot Pleziervaartbewijs. Dit vaarbewijs wordt ook verstrekt wanneer niet de eigenaar, maar een echtgenoot of kind een vaarbewijs bezit. Het gegeven "04.05.10 Nationaliteit" wordt verstrekt, omdat de nationaliteit moet worden opgenomen in het klein vaarbewijs.
VAMEX heeft tevens de mogelijkheid het gegeven "07.70.10 Indicatie geheim" op te vragen. Met dit gegeven wordt aangeduid of een ingeschrevene de gemeente heeft verzocht om zijn of haar gegevens niet te verstrekken aan bepaalde derden. Indien dit het geval is, kan VAMEX aanvullende maatregelen treffen om de privacy van de ingeschrevene te waarborgen.

Bron: Staatscourant

Bewijs dat je kunt varen

In 2011 schreef ik (Red: Jaap van Goor) al: *"Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) schrijft voor dat een schip alleen mag varen met een "daartoe bekwaam" persoon aan het roer. Diegene die dus aan het roer staat moet kunnen varen. Maar hoe kan je laten zien dat je kan varen? Op de weg is dat redelijk makkelijk; iedereen die een gemotoriseerd voertuig stuurt moet een rijbewijs hebben. Op het water is dat helaas anders.*
Een beroepsschipper moet een (beperkt) groot vaarbewijs hebben. Een pleziervaarder op een jacht langer dan 15 meter of een motorboot die sneller kan varen dan 20 km/uur moet een klein vaarbewijs hebben. Maar de schipper van een boot (met of zonder motor, met of zonder kajuit) kleiner dan 15 meter en die niet harder kan dan 20 km/u - en dat zijn de meeste - hoeft helemaal geen klein vaarbewijs te hebben. Hoe kan je dan bewijzen dat je kan varen?"

Ben Ros van VBO Vaarbewijsopleidingen: *"Er is een heel grote groep watersporters voor wie het klein vaarbewijs niet verplicht is. Wij vinden het belangrijk dat ook deze groep kan aantonen dat zij bekwaam zijn een pleziervaartuig te besturen. Daarom introduceren wij nu het 'Watersport Vaarbewijs'. Een bewijs speciaal voor die*

(aspirant) watersporters voor wie het Klein Vaarbewijs niet verplicht is. Dus voor hen die varen op een schip kleiner dan 15 meter dat niet sneller kan dan 20 km/uur."
"Het nieuwe watersport vaarbewijs is geen verplicht vaarbewijs, maar toont wel aan dat de houder over de minimaal benodigde kennis beschikt om veilig het water op te gaan", aldus VBO. Welke kennis dat is wordt bekend gemaakt bij de introductie van het nieuwe 'vaarbewijs' op 26 september as. (Red: nog niet bekend gemaakt)

Hierop vooruitlopend heb ik examenorganisatie Vamex om een eerste reactie gevraagd. Ingwer de Boer, voorzitter van de Vamex reageert namens Vamex: *"Het Vamex-bestuur vindt het promoten van een nep vaarbewijs een ongepaste en ongewenste actie en neemt daar afstand van.*
Het bestuur is van mening dat een dergelijk 'vaarbewijs' een negatieve invloed kan hebben op het aantal recreatievaarders dat, hoewel zij dat niet verplicht zijn, wel het officiële 'Klein Vaarbewijs' wil behalen. Het gevaar dit soort (commerciële) vaarbewijzen die een wettelijke basis en status suggereren is, dat er misvattingen bij de consument ontstaan."

Vaste lezers van de Vaarwijzer Nieuwsbrief kennen inmiddels mijn standpunt dat ik het wenselijk vindt als iedere schipper minimaal een "instap" vaarbewijs heeft. Een klein vaarbewijs net onder het niveau van Klein Vaarbewijs I en wellicht beperkt tot een bepaald vaargebied. Ik ben echter van mening dat dit alleen kan via de officiële weg en dus een door de overheid erkend en verplicht diploma moet zijn. Elke opleider mag in principe aan zijn of haar cursisten een certificaat overhandigen waaruit blijkt dat de cursist de cursus met goed gevolg heeft doorlopen. Een dergelijk diploma heeft echter pas waarde als de opleiding volgens een vast en controleerbaar programma wordt gegeven. Naast de officiële vaarpapieren die door de overheid zijn erkend kunt u daarvoor in Nederland terecht bij de erkende CWO opleidingen en enkele aanbieders van RYA opleidingen.
Aan de andere kant verdient VBO toch ook respect dat men het aandurft op deze wijze de discussie over welke kennis nodig is om veilig het water op te gaan in een klap weer bovenaan de agenda zet.

Bron: Vaarwijzer.nl

Veel discussie over Watersport "vaarbewijs"

Als je een nieuw diploma op de markt brengt en dat "vaarbewijs" noemt weet je zeker dat zoiets veel discussie oproept. Vorige week maakten wij in de Vaarwijzer Nieuwsbrief bekend dat VBO Vaarbewijsopleidingen op 26 september komt met een eigen watersport "vaarbewijs".
De server van het archief van de Vaarwijzer Nieuwsbrief maakt sindsdien overuren en ook veel andere nieuwssites namen het bericht over of verwezen er naar in tweets en berichten op sociale media. Reacties lopen uiteen van *"een instap vaarbewijs is geen slecht idee"*, *"goede marketing stunt"* tot *"dit maakt de watersport kapot"* en *"dit riekt naar bedrog"*.

De watersportbonden Watersportverbond, KNMC, NWWB en VNM reageerden zelfs gezamenlijk in een persverklaring. Zij zien niets in een nutteloos "Watersport Vaarbewijs". En ook het verantwoordelijke ministerie van Infrastructuur en Milieu liet weten dat men "not amused" was.

De keuze van VBO om de nieuwe opleiding watersport "vaarbewijs" te noemen is op zijn minst verwarrend.
Ik denk dat er zeker behoefte bestaat aan opleiding en lesmateriaal voor beginnende watersporters, maar dat de discussie over de naam nu vooral de overhand heeft. Terwijl het eigenlijk moet gaan over welke kennis u nodig heeft om veilig het water op te gaan?

VBO liet ons weten dat het niet de bedoeling is om verwarring te creëren en daarom de naam zal aanpassen naar "Watersport certificaat". Men zal dit vandaag (26 september) bekend maken tijdens de officiële lancering van het nieuwe certificaat. Het Watersport certificaat is meer dan een deelnamebewijs van een particuliere opleider.
Het examen staat open voor iedereen, dus ook voor leerlingen van andere opleidingen en zelfstudiekandidaten. Daarom heeft VBO ook een Studiewijzer voor het Watersport Certificaat geschreven. Dit boek bevat alle stof die volgens hen nodig is om goed voorbereid het water op te gaan.

Bron: Vaarwijzer.nl

Watersportbonden zien niets in nutteloos Watersport Vaarbewijs

Recent heeft de commerciële opleidingsorganisatie VBO de introductie van het "Watersport Vaarbewijs" aangekondigd. Een "vaarbewijs" dat volgens VBO "geldt voor alle binnenwateren en kustwateren" en dat, vreemd genoeg, bestemd is voor een categorie watersporters waarvoor geen enkele vorm van een vaarbewijs is voorgeschreven.

De watersportbonden Watersportverbond, KNMC, NWWB en VNM, die een belangrijk deel van de watersporters in Nederland vertegenwoordigen, zien niets in dit "vaarbewijs" en zijn van mening dat de watersporters hiermee door VBO op het verkeerde been worden gezet. Op de website van VBO wordt namelijk volstrekt ten onrechte de indruk gewekt, dat dit "vaarbewijs" een document is dat bekend is in de watersportwereld en bij de binnenvaart. Dit is onjuist: dit "vaarbewijs" wordt niet erkend en heeft geen enkele wettelijke of juridische status, niet in Nederland en niet buiten Nederland. Het is dan ook buitengewoon kwalijk dat het document dat VBO wil gaan afgeven een zeer grote gelijkenis vertoont met het bekende Klein Vaarbewijs, dat wél de wettelijke status heeft en dat bovendien het officiële buitenlandse vaarbewijs (International Certificate of Competence, ICC) vormt.

Het "Watersport Vaarbewijs" heeft voor de bezitter geen andere waarde dan een certificaat dat een door VBO georganiseerde cursus is gevolgd en een door VBO georganiseerd examen is afgelegd. Daarbij komt nog, dat uitsluitend VBO de inhoud van deze cursus alsmede de wijze waarop de kennis van de cursist wordt getoetst

bepaalt. Elke vorm van onafhankelijk extern toezicht ontbreekt. De watersportbonden hechten natuurlijk veel waarde aan goede watersportopleidingen, al dan niet door commerciële bedrijven. De watersportbonden stimuleren hun leden ook nadrukkelijk om een cursus te volgen en een wettelijk erkend vaarbewijs te behalen, ook al vaart men in een vaartuig waarvoor dit (wettelijk) niet verplicht is.
Uitsluitend de door de onafhankelijk examenorganisatie VAMEX georganiseerde examens voor Klein Vaarbewijs 1 en 2 en Vaarbewijs Groot Motorschip geven de garantie dat de houders van deze vaarbewijzen over de hiervoor vereiste kennis beschikken.
Het door VBO geïntroduceerde "vaarbewijs" voldoet niet aan de kwaliteitseisen die voor de hiervoor genoemde wettelijke vaarbewijzen gelden.

Door vaarscholen en watersportverenigingen worden veel opleidingen en trainingen georganiseerd die heel nuttig zijn voor watersporters, zoals de CWO-opleidingen en andere praktijkopleidingen. Voorts zijn er projecten als "Varen doe je samen", een initiatief gericht op watersporters en beroepsvaart met als thema's vaareducatie, voorlichting en preventie. De watersportbonden ondersteunen al dit soort initiatieven heel nadrukkelijk. Met als belangrijkste doel: het realiseren van een zo groot mogelijke veiligheid en goed vaargedrag in de watersport.

Bron: Watersportverbond

Tips voor examenkandidaten Kustnavigatie

De examencommissie Kustnavigatie (TKN) werkt aan een document met diverse studie- en examentips ten behoeve van examenkandidaten. Met de enquêtes onder examenkandidaten en de examenresultaten heeft de commissie behoorlijke gegevensbronnen om hieraan inhoud te geven. De eerste versie is nu op de website te vinden. Mocht u hier goede aanvullingen en/ of opmerkingen over hebben dan houden wij ons uiteraard aanbevolen.

Zie http://www.watersportverbond.nl/media/1524/tips-voor-tkn-examenkandidaten-v-1-sept-2014.pdf.

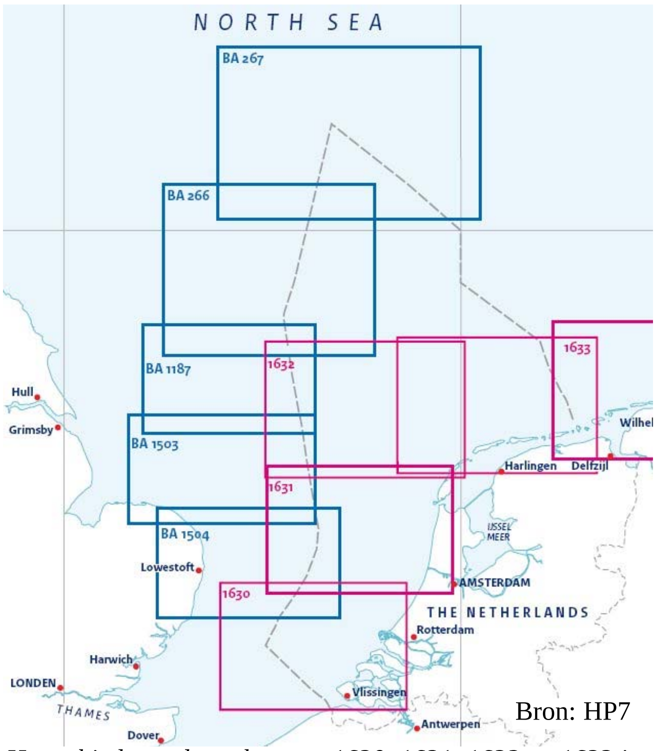
Bron: Watersportverbond

Nieuwe leskaarten 1630-serie

In 2012 is door de Dienst Hydrografie de eerste leskaart uit de nieuwe serie uitgegeven. Deze uitgave was nodig omdat de laatste druk van de oude serie inmiddels 10 jaar oud was en de lay-out begon te verschillen van de echte zeekaarten. Een andere reden was dat de variatie en de stroomsterkten in het echt zo klein zijn dat voor training en examinering zich het probleem voordoet, dat het wel of niet toepassen ervan nauwelijks effect heeft op de uitkomst.

Het certificaat TKN is bedoeld voor jachtschippers die, zeg maar, in het gebied Oostzee - Noordzee - Kanaal - Madeira - Middellandse Zee varen en sommigen in de Caribische Zee rond de Boven- en Benedenwindse Eilanden.
Dat betekent dat zij alert moeten zijn op grotere stroomsterkten (Kanaaleilanden wel tot 10 kn) en variatie (Caribische Zee: 14 W; Oostzee: 6 E; Turkije: 5 E).
In de leskaarten van de 1630-serie zijn de variatie en de stroomsterkten groot gemaakt om daarmee te kunnen oefenen.

Een andere bijzonderheid is dat de kaarten aan twee zijden bedrukt zijn, waarbij de kaart aan de ene kant ongeveer hetzelfde gebied bestrijkt als aan de andere kant, maar op een grotere schaal. Zo kan er getraind worden op het overzetten van posities van de ene naar de andere kaart en leert men alerter zijn op het feit dat hoe kleiner de schaal, hoe minder informatie er in de kaart staat en omgekeerd.



Bron: HP7

Het gebied van de zeekaarten 1630, 1631, 1632 en 1633 is opgenomen in de leskaarten van de 1630-serie.

De volledige set (1630, 1631, 1632, 1633) geeft de mogelijkheid uitgebreid te oefenen met reisplanning van Zeebrugge tot Delfzijl. Op dit moment (augustus 2014) zijn de leskaarten 1630 en 1631 beschikbaar, de kaarten 1632 en 1633 zijn gepland.

Bron: Watersportverbond

Nieuwe website Watersportverbond

Eind juli 2014 lanceerde het Watersportverbond de nieuwe website voor aangesloten verenigingen. Op deze website helpen wij verenigingen op weg bij vraagstukken over het beheren en besturen van hun vereniging, maar ook het organiseren van wedstrijden en opleidingen.

Let op
Een aantal van jullie verenigingen heeft op hun websites links staan die doorverwijzen naar delen van de website. Deze links zijn mogelijk gebroken.
www.watersportverbond.nl/licenties voor alle informatie over licenties
www.watersportverbond.nl/nederlandskampioenschap voor alle informatie over het organiseren van een kampioenschap



www.watersportverbond.nl/klassenvoorschriften voor alle huidige klassenvoorschriften

Nog een nieuwe website!
Wij gaan binnenkort hard aan de slag om met alle disciplines informatie voor verenigingen te ontwikkelen, dus de site is nog ontwikkeling. Maar er is meer!
Omdat wij uit het veld ook veel vragen krijgen van individuele watersporters zijn wij hard aan het werk om eind december een gloednieuwe site met alle informatie, nieuws en evenementen voor de watersporter zelf te lanceren. Hier kun je als fervent watersportfan terecht voor alle informatie over kanovaren, boardsports, motorbootvaren, zeilen, recreatief of in wedstrijdverband. Een nieuwe plek om ook veel meer nieuws kwijt te kunnen over onze fantastische sport. Maar dat nieuws verzamelen kunnen we niet alleen.

Promoot jouw vereniging!
Organiseer jij een evenement? Of krijgt een lid van jouw vereniging een lintje? Dit jaar een jubileum of een nieuwe steiger aangelegd? Wij horen het graag. Stuur jouw nieuws, graag met foto's, naar communicatie@watersportverbond.nl en help ons met het promoten van onze mooi sporten.

Bron: Besturennieuws Watersportverbond

Gewijzigde regelgeving op Duitse maritieme binnenwateren

Naar aanleiding van het uitschrijven van bekeuringen voor schippers die met hun schip zonder het juiste certificaat in het Duitse zone 2 water voeren, hierbij een overzicht van de gewijzigde regelgeving.

Op 1 januari 2009 heeft Duitsland een nieuwe Binnenschifffahrtsuntersuchungsordnung (BinSchUO) ingevoerd. Zone 2 werd gesplitst in een deel Binnen en een deel See. De ordnung maakt dat een certificaat voor zone R niet meer voldoende is voor het varen op o.a. de Eems, Hünte en Weser, waar voortaan een aanvullend certificaat zone 2 Binnen is vereist. Voor het water van het Eems-Dollardverdrag (Emden - Borkum) hoeft dat niet voor Nederlandse schepen, omdat daar het Eems-Dollardverdrag geldt.

Het vervelende is dat zo'n certificaat alleen in Duitsland verkrijgbaar is, via de SUK in Mainz (www.wsd-suedwest.wsv.de). Daar moeten ook de verlengingen worden aangevraagd.

BLN - Koninklijke Schuttevaer heeft schippers bijgestaan in de bezwaarprocedure tegen het Bußgeldbescheid bij de rechtbank, maar die hebben hun zaak daar verloren. De rechter was niet gevoelig voor de aangevoerde argumenten.

De aanvullende eisen en de indeling van Zone 2 Binnen en Zone 2 See vindt u via http://www.bln.nl/assets/files/Zone2-BRD.pdf. Voor de duidelijkheid, die van Zone 2 See (bijvoorbeeld voor beneden Hamburg) zijn niet gewijzigd.

De volledige BinSchUO is via Elwis te bekijken of te downloaden: www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/BinSchUO.pdf.

Bron: BLN - Koninklijke Schuttevaer

Aanwijzing handhaving Telecommunicatiewet
(Hoofdstukken 3 en 10)

Van: College van Procureurs-Generaal
Datum inwerkingtreding: 01-07-2014
Wetsbepalingen: artikelen 3,13 eerste lid, 3.9, 3.22, 7.7, 10.1, 10.5, tweede lid, 10.6, 10.7, 10.9, eerste lid, 10.11, eerste lid, 13.4, 18.2 en 18.7 Telecommunicatiewet

Samenvatting
De Telecommunicatiewet (Tw) kan zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk worden gehandhaafd. De aanwijzing beschrijft in welke gevallen en op welke wijze een overtreding van de Tw strafrechtelijk wordt gehandhaafd. De aanwijzing onderstreept het belang van een integrale aanpak voor een effectieve handhaving van de Tw en geeft aan wat dit concreet betekent. Deze aanwijzing geeft regels voor de opsporing en vervolging bij de overtreding van de strafrechtelijk te handhaven bepalingen in de hoofdstukken 3 en 10 van de Tw.

De aanwijzing maakt hierbij onderscheid tussen etherpiraten (illegale omroepzenders) en niet-etherpiraten (bijvoorbeeld gebruikers van een marifoon, mobilofoon, portofoon zonder registratie of vergunning). Ten slotte bespreekt de aanwijzing wanneer strafrechtelijk wordt opgetreden bij het aantreffen van uitrusting of bij een handelsvoorraad uitrusting of apparatuur die niet voldoet aan de eisen als bedoeld in de artikelen 10.1 tot en met 10.3 Tw.

1.1.1 Telecommunicatiewet
De vanuit de Europese Unie gereguleerde liberalisering en harmonisatie van het elektronisch communicatiedomein heeft in 2008 geleid tot een wijziging van de Tw.
De Tw stelt regels voor het gebruik van de frequentieruimte (de ether) en vormt de basis voor het Nationaal Frequentieplan waarin de verdeling van frequenties is vastgelegd. Het gaat hierbij met name om frequenties voor (mobiele) communicatie, radio- en televisie-uitzendingen, communicatie in lucht- en scheepvaart, hulpdiensten, defensie, radar, satelliet, radiozendamateurs,

radioastronomie en straalverbindingen. Voor het gebruik van frequentieruimte is in beginsel een vergunning, en in sommige gevallen een registratie, vereist. Voor een aantal toepassingen is een vrijstelling van het vereiste van een vergunning geregeld.
De Tw is tevens de basis voor het Besluit Elektromagnetische compatibiliteit 2007 (hierna: Besluit EMC) en het Besluit Randapparaten en Radioapparaten 2007 (hierna: BRR) en een aantal hierop gebaseerde ministeriële regelingen. Deze regelgeving ziet op het in de handel brengen of verhandelen van uitrusting.
Deze regelgeving stelt eisen op technisch vlak (elektromagnetische compatibiliteit) en administratieve eisen op onder meer het vlak van documentatie en markeringen van apparaten (CE, Alert Sign) met als doel om een ongestoorde werking van radiozendapparaten en uitrusting te garanderen.

1.1.2 Doel regelgeving
De telecommunicatieregelgeving dient diverse belangen. Enerzijds zijn dat economische belangen (het versterken van de concurrentiepositie van Nederland in de telecommunicatiesector) en belangen die zien op het bevorderen van een goede marktwerking (universele dienstverlening, koppeling en interoperabiliteit van diensten, voorwaarden voor vergunningen voor infrastructuur en voorwaarden voor eerlijke mededinging). Anderzijds gaat het om maatschappelijke belangen als de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van gebruikers en de gecontroleerde toegang tot telecommunicatie in het kader van staatsveiligheid en openbare orde.
Deze aanwijzing geeft regels die met name zien op het belang van de ongestoorde werking van radiozendapparaten en uitrusting. Dit is van groot belang aangezien ook in buitengewone omstandigheden en crisissituaties gewaarborgd dient te zijn dat de telecommunicatie op essentiële onderdelen blijft functioneren.

1.1.3 Toezicht op de naleving
Op grond van artikel 15.1, eerste lid Tw is Agentschap Telecom van het Ministerie van Economische Zaken (hierna: Agentschap Telecom) belast met het bestuursrechtelijke toezicht op de naleving van (een deel van) de Tw. Een aantal van de toezichthoudende ambtenaren van Agentschap Telecom is tevens als buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) aangewezen op grond van artikel 17 Wet op de Economische Delicten (WED).
In het algemeen maken de BOA's van het agentschap proces-verbaal op ter zake van overtredingen van de Tw.
In voorkomende gevallen maakt de politie proces-verbaal op of assisteert de politie deze BOA's.

1.2.2 Wanneer strafrechtelijke handhaving?
In de praktijk ligt het accent bij de handhaving van de Tw op de bestuursrechtelijke aanpak. De inzet van strafrechtelijke middelen is aan de orde wanneer het bestuursrechtelijk instrumentarium ontoereikend is, bijvoorbeeld in het geval dat inbeslagneming en/of binnentreding in een woning noodzakelijk is, bij recidive en bij ernstige overtredingen waarbij gevaar is veroorzaakt of een potentieel gevaarlijke situatie is ontstaan.

a. Inbeslagneming
Radiozendapparatuur waarvoor gelet op de aard ervan geen vergunning kan worden verleend, is vatbaar voor onttrekking aan het verkeer.
Ook indien verbeurdverklaring in de rede ligt, kan een bestuursrechtelijke reactie (alleen) onvoldoende effectief zijn. Dat geldt bijvoorbeeld voor (een handelsvoorraad) uitrusting in de zin van artikel 1.1 ii, jj en kk Tw, die niet voldoet aan de daaraan gestelde regels. Gedacht kan daarbij worden aan uitrusting die niet voldoet aan de essentiële eisen uit de EMC en R&TTE richtlijn, waardoor deze onveilig is, storing veroorzaakt op andere apparaten of te weinig immuun is tegen verstoring van andere apparatuur.
b. Binnentreding in een woning
Wanneer een illegale uitzending vanuit een woning wordt gepleegd, kan binnentreding in de woning nodig zijn. Dit is aan de orde als sprake is van gevaarzetting, bijvoorbeeld als de uitzending stoort op vitaal frequentieverkeer, zoals op een frequentie bestemd voor de communicatie van lucht- en scheepvaart, voor hulpdiensten, defensie, en dergelijke.
In zo'n geval zijn de bestuursrechtelijke middelen ontoereikend en wordt strafrechtelijk opgetreden.

2.1 Inleiding
Verstoring van etherfrequenties kan ernstige gevolgen hebben. Er kan sprake zijn van gevaarzetting, ernstige hinder of (grote) economische schade. De ernst van de overtreding is afhankelijk van het soort radiozendapparaat en de daarmee uitgezonden frequenties. In het proces-verbaal van bevindingen van de opsporingsambtenaar wordt aangegeven op welke frequentie(s) de verboden apparatuur stoort en of deze frequentie(s) van vitaal belang is (zijn). Frequenties van vitaal belang zijn frequenties die gebruikt worden door de politie voor openbare-orde-doeleinden en (staats)veiligheidsdoeleinden, door hulpverleningsdiensten, lucht- en scheepvaartverkeersbegeleiding, defensie, publieke alarmdiensten, en in voorkomende gevallen ook mobiele telefonie en radio-uitzendingen. Bij radio-uitzendingen kan bijvoorbeeld sprake zijn van verstoring zijn van de rampenzender. In het proces-verbaal worden zo mogelijk ook concrete storingsmeldingen genoemd die veroorzaakt worden door de uitzendingen van de overtreder.

Agentschap Telecom hanteert een prioritering ten aanzien van storingsmeldingen en de ernst daarvan. Er wordt onderscheid gemaakt in storingsmeldingen met Prio 1, 2 en 4.
De meest ernstige categorie (Prio 1) betreft storingen van netwerken of infrastructuur waarbij geen gebruik kan worden gemaakt van alternatieve frequenties of alternatieve communicatiemogelijkheden. Bijvoorbeeld:
- vitale overheidsinfrastructuur (zoals: C2000, P2000);
- continuïteit van vitale netwerken (internet knooppunten, mobiele telefonie);
- vitaal frequentiegebruik (luchtverkeersbegeleiding, essentiële scheepvaartcommunicatie, rampenzenders bijvoorbeeld),
- storingen die een levensbedreigende situatie kunnen veroorzaken;
- storingen die grote economische schade kunnen veroorzaken (meer dan 250 personen worden gedupeerd of het gaat om grote schade (> € 100.000)) of die de

continuïteit van een bedrijf bij het voortduren van de storing in gevaar brengen.
Bij Prio 1-meldingen volgt in beginsel de inbeslagneming van de radiozendapparatuur en strafrechtelijke vervolging. Prio 2-meldingen zijn storingen die economische schade veroorzaken, maar niet levensbedreigend zijn of anderszins tot Prio 1 behoren. Onder Prio 4-meldingen vallen de overige storingsmeldingen. De Prio 2- en Prio 4-meldingen worden doorgaans bestuursrechtelijk afgedaan.

<u>2.3 Niet-etherpiraten</u>
Storing op frequenties die niet zijn aangewezen als omroepfrequenties, veroorzaken veelal overlast en hinder. Het gaat hierbij om het gebruik van bijvoorbeeld een marifoon, een mobilofoon of een portofoon waarvoor een registratie of vergunning vereist is, maar niet is verleend. Ook kan het gaan om (moedwillig) onjuist gebruik van deze apparaten, dat kan leiden tot een gevaarlijke situatie, bijvoorbeeld een verstoring van de maritieme communicatie via een marifoon die het nood- spoed of veiligheidskanaal bezet houdt of een verstoring van vitaal portofoonverkeer bij een evenement.

<u>2.3.1 Handhaving</u>
Deze overtredingen worden in beginsel bestuursrechtelijk gehandhaafd. Tegen niet-etherpiraten wordt strafrechtelijk opgetreden als sprake is van een Prio 1-melding.
Het bestuursrechtelijke sanctiebeleid bestaat in beginsel uit het opleggen van boetes, soms in combinatie met (een) last(en) onder dwangsom. In sommige (niet-ernstige) gevallen wordt gewaarschuwd.
De richteisen voor niet-etherpiraterij zijn opgenomen in de Richtlijn voor strafvordering Telecommunicatiewet, basisdelict 2.

<u>3 Overgangsrecht</u>
De beleidsregels in deze aanwijzing hebben onmiddellijke gelding vanaf de datum van inwerkingtreding.

Bron: Officiële bekendmakingen

Controle op reddingsvestverplichting in Frankrijk

De politie in Frankrijk controleert op de Rijn en de Moezel op het dragen van een reddingvest, hierbij zijn al diverse bekeuringen uitgedeeld. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft, om het aantal verdrinkingen in de binnenvaart terug te dringen, het dragen van het reddingsvest aan boord van schepen verplicht gesteld.

Conform het Rijnvaartpolitiereglement moet een reddingsvest gedragen worden:
- bij het aan of van boord gaan, wanneer er gevaar voor in het water vallen bestaat
- in de bijboot
- bij werkzaamheden buiten boord
- aan dek en in het gangboord indien er geen doorlopende reling van minimaal 90 cm hoogte aanwezig is.

Het BPR kent de verplichting (nog) niet. De reddingsvestplicht geldt in Nederland daarom alleen op de Boven-Rijn, de Waal, de Nederrijn, de Lek en het Pannerdensch Kanaal (RPR gebied).
Binnenvaartorganisaties vinden dat het aantal verdrinkingen moet worden teruggebracht. Een reddingsvest dragen is een eigen verantwoordelijkheid en getuigt van professionaliteit. Daarom is een promotiecampagne op het dragen van een reddingsvest gestart.

Bron: BLN - Koninklijke Schuttevaer



Nieuwe folder Draag uw reddingsvest!

Overboord vallen is een groot gevaar voor opvarenden van beroeps- en recreatieschepen. In juni 2014 is er een nieuwe folder bij Varen doe je samen gepubliceerd.

Enkele stukjes uit de folder:

<u>Maak van het aantrekken een gewoonte</u>
Overboord vallen is een groot gevaar voor opvarenden van beroeps- en recreatieschepen. Het komt tientallen keren per jaar voor. Soms komen drenkelingen met de schrik vrij, maar vaak loopt het slecht af. Verdrinking is een veelvoorkomende doodsoorzaak, terwijl die veelal te vermijden is: door het dragen van een goed reddingsvest.

Elke opvarende moet zich bewust zijn van de risico's aan boord en moet weten wat de veiligheidsmiddelen zijn.
De organisaties achter het project Varen doe je samen, waaronder BLN-Koninklijke Schuttevaer, Rijkswaterstaat, de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de Reddingsbrigade, vragen daarom extra aandacht voor het dragen van reddingsvesten.
Het doel is het aantal verdrinkingsgevallen terug te dringen.

Goed gebruik
Persoonlijke veiligheid aan boord staat voorop. Doe daarom het volgende:
- Zorg voor de juiste reddingsvesten aan boord en controleer ze regelmatig.
- Houd ze onder handbereik. Hang ze in het zicht bij de deur.
- Zorg dat de vesten gebruiksklaar zijn: compleet en met de juiste pasvorm.
- Draag het reddingsvest over uw jas, niet eronder. Klik het vast en snoer de band aan.
- Maak van het aantrekken een gewoonte. Naar buiten = altijd een reddingsvest
- Wees alert; denk aan de risico's van overboord vallen zonder vest.
- Zet uw naam in uw reddingsvest en draag geen vest van iemand anders.

Willen of moeten
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft het dragen van het reddingsvest aan boord van schepen in bepaalde gevallen verplicht gesteld. Het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) is daartoe aangepast en in de volgende gevallen moet op RPR-wateren een reddingsvest gedragen worden:
- Bij het aan of van boord gaan, als er gevaar bestaat voor in het water vallen.
- In de bijboot.
- Bij werkzaamheden buiten boord.
- Bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien er geen doorlopende reling van 90 cm hoogte aanwezig is.
Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) kent een dergelijke verplichting niet. De reddingsvestplicht geldt daarom in Nederland alleen op de Boven-Rijn, Waal, Nederrijn, Lek en het Pannerdensch Kanaal.
Ik draag een reddingsvest omdat ik dat wil, niet omdat het moet!

De gehele folder is te downloaden op http://www.varendoejesamen.nl/content/werk-veilig-draag-uw-reddingsvest.

Bron: Varen doe je samen

Veel reacties op de concept Erfgoedwet in de inspraakronde

In Info20m nummer 78 is opgeroepen om in te spreken op de internetconsultatie van de Erfgoedweg. Daar is massaal gebruik van gemaakt!

Ik heb de openbare reacties op www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet bekeken en gedownload en dit overzichtje gemaakt:

Openbare reacties mbt varend erfgoed:
- S.J. de Waard
- Kapitein A.J. van der Lans
- Varend erfgoed P. Bosma
- Coöperatie i.o. 'Het Boot-Schap' Stad Grave
- REBOCADOR12
- F. Ratelband
- Rederij Castor
- Verenigde Hollandse Zeil Compagnie
- Stichting behoud stoomschip Rotterdam
- Stichting tot Behoud van Elburger Botters
- Stichting Oud Zeilend Hout
- Stichting Behoud Blazer
- Behoudsorganisatie Kotterzeilen en Kotterbehoud
- Vereniging De Binnenvaart
- Vereniging De Motorsleepboot
- Stichting Stamboek Ronde & Platbodemjachten
- Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
- Landelijke Woonboten Organisatie
- Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
- Stichting Mobiele Collectie Nederland
- Nederlandse Jachtbouw Industrie / Koninklijke Metaalunie
- Hiswa Vereniging
- Erfgoedvereniging Heemschut
Daarnaast reacties mbt de maritieme archeologie:
- Stichting Duik de Noordzee schoon
- Nationale UNESCO Commissie
Ik zag dat er 79 reacties openbaar gepubliceerd zijn. Als je dit bovenstaande bij elkaar optelt kom ik tot 23 van de 79. Rekening houdend met het feit dat er iemand 3x heeft gereageerd... (hetgeen niet de bedoeling was), kom je op 30% van de reacties. Natuurlijk kunnen er ook nog niet openbaar gemaakte reacties zijn. Een mooi overzicht van de belangen en wensen van het varend erfgoed! De overheid kan hier niet zo maar omheen. Ben benieuwd hoe ze hier straks mee omgaan. (JB)

Reactie overheid op de internetconsultatie Erfgoedwet

Op 3 oktober 2014 heeft de overheid een rapport over de consultatie op de Erfgoedwet gepubliceerd, zie www.internetconsulatie.nl/erfgoedwet/berichten en www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet.

Hieronder een korte analyse van Simon de Waard:
Het heeft (nog) niet geholpen. Twee stukjes uit de samenvatting van de internetconsultatie:

Overige reacties
Een aantal reacties heeft niet geleid tot een inhoudelijke aanpassing van het wetsvoorstel, maar heeft geresulteerd in verduidelijkende passages in de toelichting.
Verschillende indieners hebben bijvoorbeeld hun zorgen geuit over een vermeend gebrek aan wettelijke bescherming en erkenning van de status van mobiel en immaterieel erfgoed. De betrokkenheid bij de staat van ons mobiel en immaterieel erfgoed en het belang van deze vormen van erfgoedzorg worden onderschreven, maar de geuite zorgen worden niet gedeeld.
In ons land wordt niet alleen een grote vloot historische schepen beheerd, maar worden ook oldtimers, historische vliegtuigen en andere vormen van mobiel erfgoed voor toekomstige generaties behouden. De staat van dit mobiel erfgoed is over het algemeen voortreffelijk. Vele tientallen grote en kleinere organisaties zetten zich vaak vrijwillig in voor beheer en behoud van mobiel erfgoed.
Deze betekenisvolle inzet wordt waar nodig gesteund.

Zo heeft de Mobiele Collectie NL subsidie gekregen om een register voor mobiel erfgoed in te stellen. Specifiek voor het varend erfgoed is via het Mondriaan Fonds bovendien een budget beschikbaar gesteld om restauraties uit te kunnen voeren.

en

Het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met de verschillende typen erfgoed in ons land staat buiten kijf. Om een dergelijke zorgvuldige omgang te faciliteren en te waarborgen heeft de overheid verschillende instrumenten ter beschikking, waaronder wet- en regelgeving, maar ook subsidies en kennisdeling waarbij het initiatief aan vrijwilligers, eigenaars en professionals zelf wordt gelaten. Het wetsvoorstel biedt het wettelijk kader waarbinnen deze verschillende vormen van ondersteuning mogelijk zijn. Door middel van periodiek overleg, (subsidie)regelgeving en communicatiebeleid kunnen knelpunten in de praktijk van het beheer en behoud van ons erfgoed, samen met de betrokken eigenaars, verzamelaars en vrijwilligers, adequaat worden geïdentificeerd en opgelost. Een specifieke regeling in het wetsvoorstel wordt hiervoor niet nodig geacht, maar voor het behoud van deze typen van erfgoed zal aandacht blijven bestaan.

Meer dan "aandacht" zit er dus niet in.

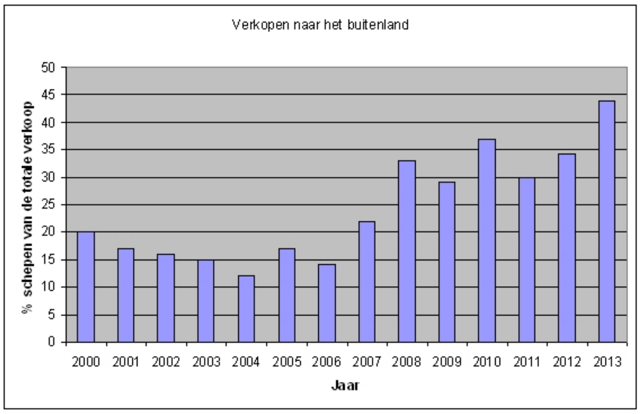
De Memorie van Toelichting zegt (gezocht op mobiel) 1x:
De afgelopen decennia is er een ontwikkeling geweest in het denken over de waarde van ons cultureel erfgoed. Naast een veelal door experts bepaalde (kunst- en architectuur)historische benadering, hebben in de samenleving vooral de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de economische waarde van erfgoed, aan belang gewonnen. Zoals in de inleiding van deze memorie van toelichting reeds is geschetst, wordt de waarde van ons cultureel erfgoed in den brede in onze samenleving herkend en erkend en deze waardering reikt ook verder dan het cultureel erfgoed dat van overheidswege wordt beschermd. Ook in de private sfeer wordt cultureel erfgoed beschermd en gekoesterd, waarvan de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt gehouden, een goed voorbeeld is.

Er ligt op 5 oktober 2014 nog geen adviesaanvraag over de wet bij de Raad van State. En er zal dus gelobbyd moeten worden bij de kamerleden. (SdW)

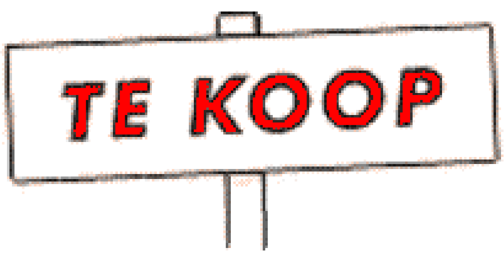
Dank je wel voor je snelle info! De uitkomst is inderdaad precies wat ik al verwachtte: de overheid heeft geen zin (want geen geld) voor concrete bescherming, maar zet wel de deur op een kier voor meer aandacht. En geheel in lijn met wat op allerlei fronten nu speelt roept de overheid burgers op om het zelf te doen. En daar heeft de overheid natuurlijk voor wat het varend erfgoed betreft ook wel een puntje: er is geld gegeven om een register te maken en daar zijn we als sector nog steeds niet toe in staat.
Dus actie 2 kanten op:
- register vullen, zsm!
- lobby richting kamerleden is in voorbereiding en moet breder, liefst sectorbreed worden opgepakt.
Wordt vervolgd! (MvL)

Verkoop van grote Nederlandse pleziervaartuigen naar het buitenland stijgt enorm!

In het september nummer van de Spiegel der Zeilvaart stond een column van Pharos die geheel gewijd was aan de erfgoedwet en het gemis van het mobiele erfgoed daarin en het varend erfgoed in het bijzonder. In die column werd ook aandacht besteedt aan het feit dat er de laatste jaren zoveel grote Nederlandse pleziervaartuigen naar het buitenland verkocht worden. Op zich leuk voor de oude eigenaren van die schepen (die anders de schepen (zeker zonder ligplaats) moeilijk verkocht krijgen), maar minder mooi voor ons varend erfgoed. Maar ook een teken dat er echt iets aan de hand is momenteel met de grote pleziervaartuigen!



Eigenaren zien steeds meer bedreigingen (vaardiploma's, technische eisen, uitrustingseisen, dieselproblematiek, vaargebied, ligplaatsen, etc. etc.) op zich afkomen dat ze de schepen maar verkopen. Om inzicht te krijgen hoe groot de problematiek momenteel is, heb ik Ties van Os, scheepsmakelaar in ruste, tegenwoordig aankoopmakelaar en secretaris van de Bond van makelaars in Schepen gevraagd om nadere uitleg. Ties houdt al jaren zijn eigen verkooppercentages naar het buitenland bij.
In bijgaande grafiek is dit goed zichtbaar.
Navraag bij collega scheepsmakelaars levert een zelfde beeld op, of zelfs nog erger. Er is sprake van 60% verkoop naar het buitenland de laatste tijd. Tegenwoordig gaat het om 40 tot 50% van alle 'barges'. Met de particuliere verkopen erbij wordt er geschat dat het gaat om zo'n 50 tot 75 schepen per jaar die naar het buitenland verdwijnen.
De kans dat deze schepen nog weer terug komen in Nederland is niet heel groot… (JB)



Verkeersbesluit marifoonverplichting en radarvaart op het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal

Het eigendom en beheer van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal welke deel uitmaken van de belangrijke hoofdvaarroute van Rotterdam/Amsterdam naar Hamburg, ook bekend als 'Corridor 5', is per 1 januari 2014 overgegaan van de provincies Groningen en Fryslân naar het Rijk.

Het Rijk is als beheerder van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl (HLD) verantwoordelijk voor de handhaving van de nautische wet- en regelgeving en de veiligheid en de vlotte vaart met betrekking tot de HLD. De komende 10-15 jaar wordt er gewerkt aan de opwaardering van de HLD. Deze werkzaamheden bestaan uit het verbreden en het verdiepen van het vaarwater en het verhogen van bestaande kunstwerken. Dit is nodig om ontwikkelingen die de beroepsvaart doormaakt bij te kunnen houden zodat het noorden van Nederland zijn positie als belangrijk onderdeel van de hoofdvaarweg van Amsterdam/Rotterdam naar Hamburg niet verliest en zo mogelijk versterkt.

De beroepsvaart die gebruikmaakt van de HLD zal de komende jaren intensiveren, waarbij ook de gemiddelde scheepsgrootte zal toenemen. Naast beroepsvaart komt ook veelvuldig recreatievaart voor op de HLD. Daarom is het nodig om, in het kader van de veiligheid, maatregelen te treffen die het scheepvaartverkeer op de HLD ten goede komen.

Per 15 juli 2014 worden er op het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal een marifoonverplichting en radarvaart ingesteld als bedoeld in bijlage 9 van het Binnenvaartpolitiereglement.

Bron: Staatscourant

Voor welke schepen geldt de verplichting Inland AIS per 1 december 2014?

Artikel 4.07 (RPR), eerste lid, komt te luiden:
"Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:
a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
b) kleine schepen, met uitzondering van
- schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
- schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging,
d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging."

Grofweg dus ieder schip met een CvO en eigen mechanische voortstuwing. (JB)

Bron: Protocol 13, 2014 CCR

Inland ECDIS verplichting per 1 december 2014

Artikel 4.07 (RPR), derde lid, komt als volgt te luiden:
"Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken.

1. Krachtens Besluit 2013-II-16 van de CCR wordt Inland AIS alsook Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem bindend ingevoerd.
2. In dit besluit dat op 1 december 2014 in werking zal treden, is voorzien veerponten van deze verplichting tot uitrusting met een systeem voor het visualiseren van elektronische kaarten vrij te stellen.
3. Voor het praktische gebruik van Inland informatie bij het navigeren is een weergave op een elektronische kaart nodig. Aangezien een Inland AIS-apparaat geen kaart kan visualiseren, heeft de CCR besloten tot een verplichte uitrusting met Inland AIS-apparatuur alsook Inland ECDISapparatuur in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Met deze apparatuur kan bijvoorbeeld de vaart beter worden gepland, aangezien aldus buiten de radarreikwijdte een ontmoeting geanticipeerd kan worden. Evenzo kunnen andere schepen alleen met een radarsysteem gedetecteerd worden indien er geen tussengelegen obstakels/objecten zijn.
Met Inland AIS is het mogelijk een object/schip te visualiseren, dat zich achter een obstakel, zoals een berg, bevindt. Het Inland AIS-apparaat gekoppeld aan een Inland ECDIS in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) is dus een informatie-instrument waarmee de veiligheid van de scheepvaart wordt verhoogd.

Bron: Protocol 11, 2014 CCR

Inland ECDIS verplicht in Rijnvaartpolitiereglementgebied per 1 december 2014

Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2014,
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
nr. IENM/BSK-2014/193326

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
Gelet op artikel 122, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en de op 12 juni 2014 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen resolutie 2014-I (protocollen 2014-I-10 en 2014-I-12);

MAAKT BEKEND:
ARTIKEL I
Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt voor tijdelijke duur als volgt gewijzigd:

A
De werkingsduur van de voorschriften van tijdelijke aard, artikel 1.08, vijfde en zesde lid, en artikel 7.01, vijfde lid, eerder vastgesteld bij protocol 2011-I-12 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wordt met ingang van 1 december 2014 verlengd tot en met 30 november 2017.
B
Aan artikel 4.07, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt met ingang van 1 december 2014 tot en met 30 november 2017 een volzin toegevoegd, luidende:
Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringsysteem en de elektronische binnenvaartkaarten voldoen aan de minimumeisen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringsystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen, die zijn op genomen in bijlage 1.10 van de Binnenvaartregeling.

ARTIKEL II
Deze bekendmaking wordt aangehaald als: Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart 2/2014. Deze bekendmaking zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

TOELICHTING
Op grond van artikel 1.22, eerste lid, is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bevoegd om voorschriften van tijdelijke aard vast te stellen.
Deze voorschriften worden met een Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart in de Staatscourant gepubliceerd.
Bij protocol 2014-I-10 heeft de CCR besloten om de werkingsduur van de tijdelijke voorschriften artikel 1.08, vijfde en zesde lid, en artikel 7.01, vijfde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 te verlengen tot en met 30 november 2017. Deze wijzigingen, met betrekking tot het gebruik van wegneembare of neerklapbare relingen en zwemvesten aan boord van binnenschepen, zijn door de CCR aangenomen bij resolutie nr. 2011-I-12 van 27 mei 2011 en maken deel uit van een pakket maatregelen om overboord vallen te voorkomen. Deze maatregelen waren aangenomen voor de duur van 3 jaar. Na drie jaar zou de CCR moeten besluiten om de werkingsduur van deze voorschriften al dan niet te verlengen. Deze tijd zou worden benut om het aantal ongevallen en verdrinkingen te monitoren en te bezien in hoeverre het aanbrengen van relingen daadwerkelijk een vermindering van het aantal ongevallen tot gevolg heeft gehad. Aangezien nader onderzoek nodig blijkt wordt de werkingsduur van deze voorschriften vooralsnog met drie jaar verlengd.
Bij protocol 2014-I-12 heeft de CCR besloten om het, krachtens protocol 2013-II-16 met ingang van 1 december 2014 in werking te treden, artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 aan te vullen door aan het derde lid van dat artikel de verplichting toe te voegen dat Inland ECDIS-apparatuur en bijbehoren aan bijlage 1.10 van de Binnenvaartregeling dient te voldoen.
Deze verplichting geldt voorshands met ingang van 1 december 2014 tot en met 30 november 2017.
Reeds sinds enige tijd zijn voor Inland AIS alle vereisten gedefinieerd en is in een goedkeuringsprocedure voor Inland AIS-apparatuur voorzien. Voor Inland ECDIS in de hoogwaardige navigatiemodus is dit ook het geval.
Voor de technisch eenvoudigere informatiemodus en voor een vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn de vereisten nog niet vastgelegd. De minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarbij vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen zijn niet in het RPR opgenomen maar als bijlage bij de Binnenvaartregeling.
De reden hiervoor is dat het desbetreffende protocol 2014-I-12 niet voorziet in de bekendmaking van deze minimumeisen terwijl deze minimumeisen niet zonder een expliciet daartoe strekkend besluit van de CCR in het RPR kunnen worden opgenomen.
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Bron: Officiële bekendmakingen

Minimum eisen Inland ECDIS apparatuur

De volgende volzin wordt aan artikel 4.07 (RPR), derde lid, toegevoegd:
"Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de minimumeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2014-I-12) voldoen."

<u>1. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten</u>
Minimumeisen:
- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het visualiseringssysteem aan boord van het schip.

Aanbeveling:
de meest recente officiële ENC's gebruiken.

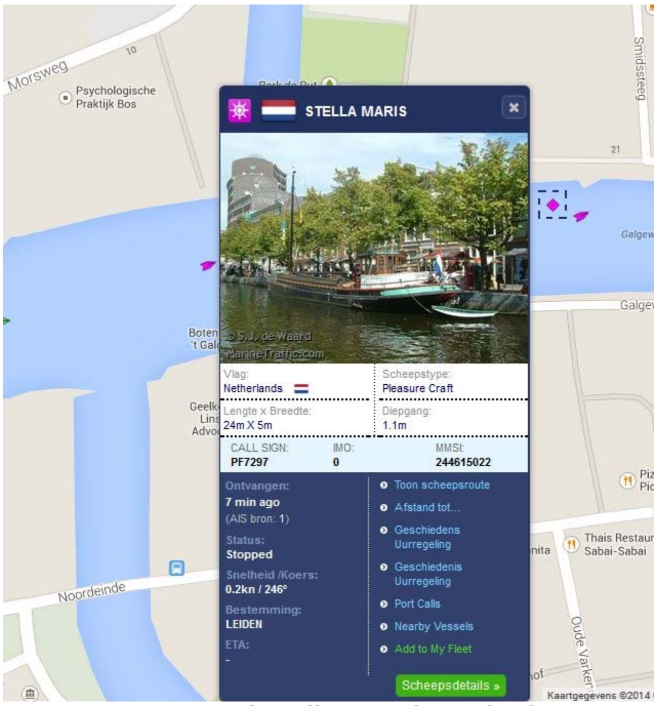
<u>2. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor het apparaat voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten</u>
Minimumeisen:
- het apparaat voor het visualiseren van elektronische kaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de gevisualiseerde informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.

Aanbevelingen:
- het visualiseringssysteem van elektronische kaarten voldoet aan de eisen betreffende de geldende standaard voor Inland ECDIS in de informatiemodus;
- een aanvullend afzonderlijk visualiseringssysteem van

elektronische kaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus is uitgerust.

<u>3. Minimumeisen aan en aanbevelingen voor de software waarmee elektronische binnenvaartkaarten gevisualiseerd kunnen worden</u>
Minimumeisen:
- de software geeft de correcte en actuele positie van het eigen schip op de elektronische binnenvaartkaart weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-informatie, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement, van een gekozen schip weer te geven.
Aanbevelingen:
- de software voor het visualiseren van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de geldende Inland ECDIS-Standaard;
- de software voor het visualiseren van een elektronische binnenvaartkaart oriënteert deze zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

Bron: Protocol 12, 2014 CCR



De AIS gegevens van de Stella Maris liggend in het Galgewater in Leiden

Inland AIS verplichting gaat ook gelden voor het BPR gebied!

Tot nu toe is alleen officieel gepubliceerd over de wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).
In de wandelgangen was echter sprake van een veel ruimer werkingsgebied van deze verplichting die niet per 1 december 2014 maar begin 2015 ingaat.
Uit betrouwbare bron is vernomen dat de <u>Inland AIS verplichting ook gaat gelden voor het GEHELE Binnenvaartpolitiereglement (BPR) gebied.</u> Dus niet alleen maar voor de bijlage 9 wateren ofzo… Nee, dus ook voor alle kanalen, meren, rivieren en de grote binnenwateren.
Hierbij worden dezelfde eisen en verplichtingen als in het Rijnvaartpolitiereglement gesteld.
NB. Naar verluidt gaat de Inland ECDIS (electronische kaart) verplichting (nog) niet gelden voor het BPR gebied. Ondanks dat 1 december 2014 met rasse schreden nadert, is hierover nog niets officieel gepubliceerd (zit nog in de pijplijn). Zodra iets meer bekend is, komen we hier op terug. U bent gewaarschuwd! (JB)

Voorgestelde inschakelverplichting radar in geval van een defecte AIS

In de vergadering van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ligt een voorstel om als de AIS defect is, het gebruik van radar verplicht te stellen. Voor onze schepen is dat een onzinnig voorstel, het aantal schepen dat recreatief met radar vaart is zeer beperkt. Het zou een enorme investering vergen, nog afgezien van het feit dat op schepen zonder stuurhuis, die vaak ook nog met de helmstok sturen, gewoon geen plaats is voor een radarscherm.

In de Scheepvaartkrant is in augustus 2014 een enquête gehouden over de inschakelverplichting van de radar in geval van een defecte AIS, zoals voorgesteld door de CCR.

De uitslag:
30% Vindt dat het weer een verplichting extra
55% Vindt dat radar en AIS elkaar niet kunnen vervangen
9% Heeft er geen moeite mee of heeft al AIS en radar
4% Heeft geen radar, en krijgt met deze extra verplichting dus ook extra kosten
2% Reageert anders…

BLN-Koninklijke Schuttevaer heeft al aangegeven grote bezwaren te hebben tegen deze aanbeveling. Hun belangrijkste bezwaren:
- in de discussie mbt de ECDIS verplichting in combinatie met de AIS is de inschakelijk van de radar nooit aan de orde geweest
- in de stukken ontbreekt de argumentatie
- er wordt geen rekening gehouden met het uitrustingsnivo van de schepen. Er is immers geen radarplicht
- het heeft economische consequenties
BLN-Koninklijke Schuttevaer gaat proberen de bezwaren onder de aandacht brengen van degenen die invloed op het voorstel van de CCR kunnen uitoefenen.

Bron: Scheepvaartkrant

Oproep opstellen Zwartboek Scheepskeuringen

De Algemene Schippers Vereniging (ASV) verzamelt op dit moment voorbeelden van in de ogen van schippers onzinnige eisen, die het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 (ROSR) en/of de EU richtlijn 86/2006/EG stelt.

De vereniging verzamelde al een flink aantal praktijkvoorbeelden:
- "verbeteringen" die de zaak duidelijk alleen maar slechter maken

- willekeur door verschillende interpretaties van de diverse keuringsexperts zodat niemand werkelijk weet waar hij/zij aan toe is
- het weigeren van experts de schippers op de hoogte te stellen van mogelijke oplossingen onder het mom *"Wij mogen geen aanwijzigingen geven"* zodat het Russisch roulette begint te lijken
- voor de hand liggende oplossingen (bijv. biologisch afbreekbaar schroefasvet) waar maar geen duidelijkheid over komt
- keuren op zaken die nog niet aan de orde zijn (autokranen die verwijderd dienen te worden)
- handhavers (Politie en Rijkswaterstaat) die vinden dat ze ook nog eens moeten keuren, met alle gevolgen van dien
- etc.

De vereniging wil dergelijke voorbeelden inventariseren en bundelen in een zwartboek. Dat 'Zwartboek CCR-eisen' wil men tijdens de najaarsvergadering op **18 oktober 2014** in de Harmonie (Gaesbeekstraat 11 te Rotterdam) overhandigen aan vertegenwoordigers van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en NBKB (Nederlands Bureau voor Keuringen in de Binnenvaart). **Vanaf 13.30 uur** is de ASV vergadering openbaar toegankelijk. In dit kader worden organisaties en betrokkenen die hier op welke wijze dan ook mee te maken hebben uitgenodigd.
Het is belangrijk dat alle aanwezigen weten dat men vrijuit kan praten en er ruimte is voor de verschillende geluiden.

De vereniging is op zoek naar meer voorbeelden en vooral wat de invulling van de technische eisen aan boord allemaal als consequenties heeft voor de individuele schipper.
Die kan wel zijn beklag doen bij ILT en/of NBKB en daar wordt vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook om gevraagd, maar het is duidelijk dat gezamenlijk optreden sterker is. Het doel is het terugdraaien van met terugwerkende kracht doorvoeren van technische eisen voor nieuwbouw op bestaande schepen.

Als u uw medewerking wilt verlenen aan het samenstellen van een Zwartboek CCR-eisen dan kan dat via het formulier op
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/zwartboek-ccr-eisen.html.

Bron: Algemene Schippers Vereniging

Korte impressie mobiel erfgoed conferentie Behouden Vaart

Aan de vooravond van Open Monumentendag 2014, op vrijdag 12 september 2014 is er een mobiel erfgoed conferentie gehouden op de Museumwerf Vreeswijk.
De Museumwerf was gastheer, de gesprekleider Marc van Rossum du Chatel van RTV Utrecht.

Sprekers waren:
- Jaap Nieweg, voorzitter Mobiele Collectie Nederland
- Oluf van Oosterom, voorzitter Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen
- Hendrik Boland, chairman European Maritime Heritage
- Arjen Kok, beleidsmedewerker Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- George Snijder, bestuurslid Landelijke Vereniging Behoud Historisch Bedrijfsvaartuig
De inleiding werd gehouden door Martine van Lier.



Arjen Kok, beleidsmedewerker van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (Ministerie van OCW)

In de zaal zaten geïnteresseerden en genodigden.
Helaas was er slechts 1 persoon van OCW (Arjen Kok).

Het themajaar Mobiel Erfgoed en de Open Monumentendag 2014 met als thema "Op reis" zetten de betekenis van mobiel erfgoed in het zonnetje. Het grote publiek heeft veel waardering voor het mobiel erfgoed, waar het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed mee wordt bedoeld. Dat werd erkend tijdens het project MoMo (Modernisering van de Monumentenzorg) onder leiding van minister Plasterk van OCW. Er werden toen 5 expertgroepen ingericht om het ministerie te adviseren over complexe vraagstukken in de monumentenzorg. De expertgroep Kwaliteitszorg vond het mobiel erfgoed beschermwaardig en adviseerde om te onderzoeken hoe het mobiel erfgoed beschermd kon worden.

Begin 2014 startte de ontwikkeling van een nieuwe Erfgoedwet. De ministers Bussemaker van OCW en Schultz van I&M wilden de wetgeving over erfgoed vereenvoudigen en diverse bestaande wetten samenvoegen. Op zich een goed zaak.

Maar vreemd genoeg werd er in het concept van deze nieuwe Erfgoedwet helemaal niets gezegd over het mobiel erfgoed, in weerwil van het advies van de expertgroep Kwaliteitszorg in de voorbereiding naar de Erfgoedwet. Alleen in de Memorie van Toelichting wordt gemeld dat particulier initiatief het mobiel erfgoed in prima staat weet



Alle sprekers met elkaar en de zaal in discussie

te houden. Hieruit concludeert de overheid dat een rol van de overheid hierbij niet nodig en niet wenselijk is.

Wat vindt de sector daar zelf van? Gaat het inderdaad zo goed met het varend en ander mobiel erfgoed? Hebben wij de overheid daar niet bij nodig? Of zien wij andere ontwikkelingen? Wat willen wij de overheid meegeven aan wensen en aanbevelingen?

Enkele zaken die aan de orde zijn geweest:
- hele bijzondere stukken moeten toch wettelijk beschermd kunnen worden ... hoe doen we dat?
- generieke wet- en regelgeving, die niet voor mobiel erfgoed bedoeld is, maar wel sterk belemmerend werkt ... hoe gaan we dat tegen?
- ministers zitten vaak met verschillende petten op ... hoe kunnen ministeries beleid stroomlijnen en hoe kan OCW dat coördineren?
- opvolgen van advies van Werkgroep Kwaliteitszorg van project MoMo
- erkenning van varend erfgoed moet opgenomen worden in de Erfgoedwet
- erkenning van varend erfgoed moet ook in andere beleidssectoren, zoals cultuur, onderwijs, recreatie, toerisme, economie
- als varend erfgoed moeten we in beeld komen
- registratie moet beter, maak inzichtelijk wat er in Nederland is
- we moeten het register vullen
- creëer draagvlak
- geef aan wat de maatschappelijke toegevoegde waarde is
- we moeten naar de fractiespecialisten van de Eerste en Tweede Kamer
- betere lobby
- erkenning voor het varend erfgoed moet bij het Ministerie van OCW vandaan komen

Er is nog veel te doen. Wie pakt de handschoen op??? (JB)

FONV zoekt een Webmaster, Communicatieadviseur en Registerbeheerder

De Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) zoekt vrijwilligers (m/v), met affiniteit tot het varend erfgoed, die het bestuur professioneel willen ondersteunen.
We zoeken:
- een webmaster met relevante ervaring op ICT-gebied
- een adviseur communicatie met relevante ervaring op communicatie gebied
- een registerbeheerder met relevante administratieve en communicatieve ervaring

Het Nederlandse varende erfgoed omvat de grootste vloot van historische schepen ter wereld, is een belangrijk deel van ons nationale mobiele erfgoed, heeft grote cultuurhistorische waarden en staat (inter)nationaal in hoog aanzien. Dat varende erfgoed bestaat uit allerlei typen schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, klippers en tjalken, bedrijfsvaartuigen, zeilwherry's, reddingboten, kotters, akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen, botters, bakdekkers en zalmschouwen.

Tal van behoudorganisaties zetten zich in voor het behoud en gebruik van deze scheepstypen. Dat doen zij met hulp van vele vrijwilligers met technische, juridische en organisatorische kennis.
De Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen is de koepelinstelling waarin de behoudorganisaties zich hebben verenigd. De Federatie behartigt de algemene en gemeenschappelijke belangen van die behoudorganisaties en coördineert en stimuleert gezamenlijke activiteiten, die van belang zijn voor de instandhouding van het varende erfgoed.

<u>Vrijwillige webmaster</u>
De Federatie heeft een website (www.fonv.nl), maar die is, na jarenlang dienst te hebben gedaan, echt aan vervanging toe.
We zoeken een vrijwillige webmaster (m/v) met relevante ervaring op ICT-gebied en affiniteit met het varend erfgoed, die met behulp van een gestandaardiseerd softwarepakket voor de FONV een nieuwe website bouwt en die gedurende minimaal enkele jaren onderhoudt en beheert.
Daartoe communiceert hij onder meer met bestuursleden en adviseurs van de Federatie, met programmeurs van de software en met de webmasters van (inter)nationale behoudorganisaties.

We bieden een functie, die voor onze Federatie onontbeerlijk is voor de communicatie en digitale ontsluiting van de informatie over ons varend erfgoed.
De functie eist van de webmaster dat die de nodige verantwoordelijkheid neemt en de website op een iteratieve wijze bouwt tot een echt state-of-the-art product, die voldoet aan de huisstijl. In de onderhoud- en beheerfase ziet de webmaster er op toe dat de website beschikbaar, bereikbaar, actueel en volledig blijft. Hij beoordeelt teksten die voor plaatsing worden aangeboden en voert daarover de eindredactie. Daartoe communiceert hij, waar nodig, met bestuursleden, collega webmasters, tekstleveranciers en (internationale) websitebezoekers. De webmaster wordt benoemd door het Algemeen Bestuur van de Federatie.
Die Federatie is een vrijwilligersorganisatie en kent dus geen beloning, wel een onkostenvergoeding.

<u>Vrijwillige communicatie adviseur</u>
Bij de uitvoering van de taken van de FONV wordt een professionele ondersteuning op het gebied van de communicatie steeds belangrijker.
We zoeken een vrijwillige adviseur communicatie (m/v) met relevante ervaring op dit gebied en affiniteit met het varende erfgoed, die kan schrijven en fotograferen en verstand heeft van communiceren en van de nieuwe en sociale media. Die mede zorg draagt voor de ontwikkeling

en de uitvoering van een communicatiebeleid van de Federatie richting behoudorganisaties, andere instellingen van erfgoedbehoud en verschillende overheden.

We bieden een functie waaraan binnen onze organisatie steeds meer behoefte bestaat. De adviseur communicatie adviseert het Algemeen en het Dagelijks Bestuur van de Federatie en woont zo nodig de vergaderingen daarvan bij. Hij is ook belast met (een deel van) de uitvoering van het beleid. Het betreft een nieuwe functie, zodat de adviseur communicatie een belangrijke stem heeft bij de ontwikkeling daarvan. De Federatie is een vrijwilligersorganisatie en kent dus geen beloning, wel een onkostenvergoeding.

Vrijwillige registerbeheerder
De Federatie is eigenaar van een Register Varend Erfgoed Nederland (tot voor kort Nationaal Register Varende Monumenten geheten), waarin het Nederlandse varende erfgoed is geregistreerd. Het register moet, na jarenlang dienst te hebben gedaan, nodig worden geactualiseerd en via onze website openbaar gemaakt.

We zoeken een vrijwillige registerbeheerder (m/v), met relevante administratieve en communicatieve ervaring en affiniteit met het varend erfgoed, die zorg draagt voor het dagelijkse beheer en het onderhoud van het register.
Hij werkt daarbij vooral samen met de voorzitter van de Register Commissie en met de webmaster van de Federatie.

We bieden een functie met onder meer als taken:
- de verwerking van de door de scheepseigenaren en behoudorganisaties aangeleverde gegevens voor het Register en de verstrekking van gegevens daaruit aan andere belangstellenden;
- het operationele beheer van het register, zoals bewaking van de actualiteit, de consistentie, de integriteit en de toegankelijkheid / ontoegankelijkheid van het register en de registergegevens, het onderhoud van het computerprogramma en het houden van een duplicaatregister;
- de uitvoering van een vijfjaarlijkse controle van de registergegevens.

De registerbeheerder maakt deel uit van de Register Commissie van de Federatie en wordt benoemd door het Algemeen Bestuur daarvan. Die Federatie is een vrijwilligersorganisatie en kent dus geen beloning, wel een onkostenvergoeding

Contact
Denkt u dat de functie webmaster of communicatie adviseur een interessante functie voor u is? Neem dan contact op met de vice-voorzitter van de Federatie, mevr. Martine van Lier, martine.v.lier@gmail.com, 06 40427576.

Denkt u dat de functie registerbeheerder een interessante uitdaging voor u is? Neem dan contact op met de voorzitter van de Register Commissie, de heer Nico Vader, registerbeheer@hotmail.com, mob 06 162 61 914.

Bron: FONV

Geen subsidie meer voor particuliere eigenaren van historische schepen

Het Prins Bernard Cultuurfonds (PBCF) heeft, met ingang van 2013, besloten geen gelden meer beschikbaar te stellen aan het Restauratiefonds van de FONV. Door het PBCF werden restauraties van historische vaartuigen ondersteund sinds 1975, het jaar dat de Federatie Oud Nederlandse Zeilvaartuigen (FONZ) werd opgericht en in 1985 verder ging als FONV. In deze 37 jaar werden honderden restauratieprojecten met financiële steun van het PBCF mogelijk gemaakt.
Omdat het PBCF de grootste sponsor was van het restauratiefonds FONV, is besloten de bijdrageregeling voor particuliere eigenaren van historische schepen voorlopig te bevriezen. Indien er weer gelden voor het restauratiefonds beschikbaar komen dan zal de nieuwe regeling op deze site worden gepubliceerd.
Subsidie voor historische schepen die in een stichting zijn ondergebracht kan direct worden aangevraagd bij het Prins Bernard Cultuurfonds, zie http://www.cultuurfonds.nl/.

Ook blijft het mogelijk om voor restauratie van historische schepen gebruik te maken van de Varend Monument Lening van het Nationaal Restauratiefonds, zie http://www.fonv.nl/RestFonds/RF_VML.html.

Bron: FONV

Aanvraag Mobiel Erfgoed Centrum gehonoreerd

2014 is het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed. Binnen deze context heeft het Mobiel Erfgoed Centrum een aanvraag ingediend voor het professionaliseren van de mobiele erfgoedsector. De aanvraag bestaat uit een educatietraject in samenwerking met het technisch onderwijs en de uitgave van een geactualiseerde versie van de publicatie Erfgoed dat Beweegt! Ook zal in de loop van dit jaar een eerste Nationaal Congres Mobiel Erfgoed worden georganiseerd. Het Mondriaan Fonds draagt bij vanuit de Projectinvestering Beeldende kunstinstellingen.

In samenwerking met het Nationaal Restauratiefonds heeft het Mondriaan Fonds een speciale regeling voor mobiel erfgoed: de Mobiel Erfgoed Lening. Deze is bestemd voor de restauratie van mobiel erfgoed zoals oude auto's, treinen en vliegtuigen (aanvragen voor het varend erfgoed worden niet ondersteund). Eigenaren van mobiel erfgoed kunnen een lening aanvragen met een lage rente om restauraties uit te voeren. Het gaat om werkzaamheden die zijn gericht op het duurzame behoud, herstel en/of het terugbrengen in oude staat.

Bron: Mondriaanfonds

Alle erfgoedopleidingen onder één dak de ErfgoedAcademie

De ErfgoedAcademie is vernieuwd. Vanaf nu zijn alle cursussen en opleidingen van Erfgoed in de Praktijk en de ErfgoedAcademie samen onder één dak: de ErfgoedAcademie. Met eendaagse cursussen,

netwerkbijeenkomsten en een meerdaagse leergang, speciaal voor erfgoedprofessionals.
Kijk voor meer informatie op de vernieuwde website www.erfgoedacademie.nl.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Voorzijde van het boek Op Reis naar aanleiding van Open Monumentendag 2014

Nieuw boek van Open Monumentendag Op Reis

Stichting Open Monumentendag geeft dit jaar (2014) samen met Stichting Mobiele Collectie Nederland de themapublicatie Op reis uit. Meerdere autoriteiten op het gebied van mobiliteitsgeschiedenis schrijven mee aan de publicatie. Diverse onderwerpen met betrekking tot gebouwen, infrastructuur en mobiel erfgoed worden aangesneden. Onderwerpen die te maken hebben met reizen via het water, het spoor, de weg en de lucht.
De toon van de publicatie is inspirerend en anekdotisch. Het accent ligt op reizen van mensen maar er is ook aandacht voor reizen van goederen. De publicatie past binnen de reeks waarvan reeds zijn uitgebracht Macht & Pracht (2013) en Groen van Toen (2012).
Gebonden softcover, full colour, 120-140 pagina's.
Maat: 22,5 X 17,5 cm. De uitgave is uit 2014.
€ 10,00

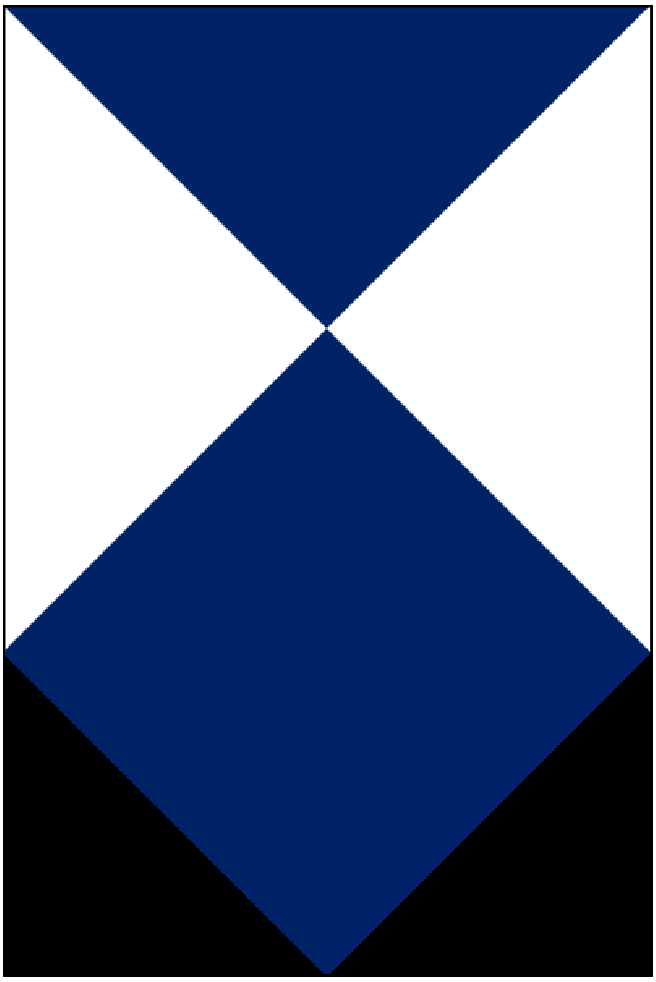
Bron: Open Monumentendag

Nieuw bord zet monumenten op de kaart

Minister Jet Bussemaker heeft op 11 september bij de Ridderzaal in Den Haag het eerste, nieuwe Rijksmonumentenbord onthuld.
Nederland telt ongeveer 60.000 rijksmonumenten.



Verreweg de meeste zijn niet als zodanig herkenbaar. Verschillende gemeenten en eigenaren van rijksmonumenten hebben de afgelopen jaren laten weten dat zij de gebouwen beter zichtbaar willen maken voor publiek. Om aan deze vraag tegemoet te komen heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed het Rijksmonumentenbord ontwikkeld. Dit bordje markeert voor iedereen zichtbaar de rijksmonumenten van Nederland. Voor de introductie, levering en productie van de nieuwe monumentenborden werkt de Rijksdienst samen met de ANWB.
Het Rijksmonumentenbordje maakt tegelijkertijd een einde aan de verwarring die soms ontstaat over het 'blauwwitte' schildje (Blue Shield). Ten onrechte wordt vaak gedacht dat dit schildje aangeeft dat een gebouw een rijksmonument is.



Blue Shield is in het leven geroepen tijdens de Haagse Conventie in 1954 en heeft als doel om cultureel erfgoed in tijden van oorlog en militaire bezetting te beschermen.
Het nieuwe bordje voor rijksmonumenten krijgt ook een variant voor gemeentelijke monumenten.
Eigenaren van rijksmonumenten kunnen het bord

aanschaffen via www.anwb.nl/monumentenbord.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Cultuurgoederenverdrag van Den Haag

De Haagse conventie voor de bescherming van cultuurgoederen bij gewapende conflicten is een volkenrechtelijk verdrag uit 1954. Het doel van dit verdrag is de cultuurbescherming tijdens gewapende conflicten waar het de culturele erfgoederen moet beschermen tegen bijvoorbeeld beschadiging, plundering en wederrechtelijke inbeslagname. Dit kan betrekking hebben op zowel onroerende als roerende goederen die een prominente plaats innemen in het cultureel erfgoed van een volk.
Voorbeelden van roerende zaken zijn schilderijen, beelden, archeologische vondsten, boeken en manuscripten.
Bij onroerende goederen betreft het onder meer gebouwen en landschappen met een grote culturele waarde.
Ook locaties die het collectieve geheugen en bewustzijn van de cultuur proberen te bevorderen of te behouden vallen onder dit verdrag.

In 1954 is het verdrag in twee keer met bijbehorende presentaties vastgesteld. In 1999 volgde een derde, afgesloten gedeelte. Alle drie de gedeelten maken onderdeel uit van het internationaal humanitair recht.
De VN-organisatie UNESCO houdt de Werelderfgoedlijst bij en heeft als hoofdtaken onder andere de bescherming van het werelderfgoed te bevorderen in oorlogstijd en het bevorderen van bescherming met maatregelen en middelen ten tijde van vrede. Aan deze Conventie hebben anno 2013 126 verdragsstaten zichzelf verbonden. In totaal erkent UNESCO 981 werelderfgoederen waarvan 759 cultuurerfgoederen, 193 natuurerfgoederen en 29 zogenaamde gemengde erfgoederen.

In Nederland betreft dit negen erfgoederen waarvan één natuurerfgoed dat gedeeld wordt met Duitsland[1] en in België erkent UNESCO elf cultuurerfgoederen.

De achterliggende idee en motivatie voor het verdrag wordt geformuleerd in de preambule die de volgende stellingname bevat:
In het Nederlands: *De verdragsstaten […] [zijn ervan] overtuigd dat schade, toegebracht aan het culturele bezit van enig volk, schade inhoudt aan het culturele erfgoed van de mensheid, omdat ieder volk hieraan een bijdrage levert; …"*

Het embleem van de Haagse conventie voor de bescherming van cultuurgoederen bij gewapende conflicten is het Blue Shield.

Bron: Wikipedia

Rijksmonumentenbord

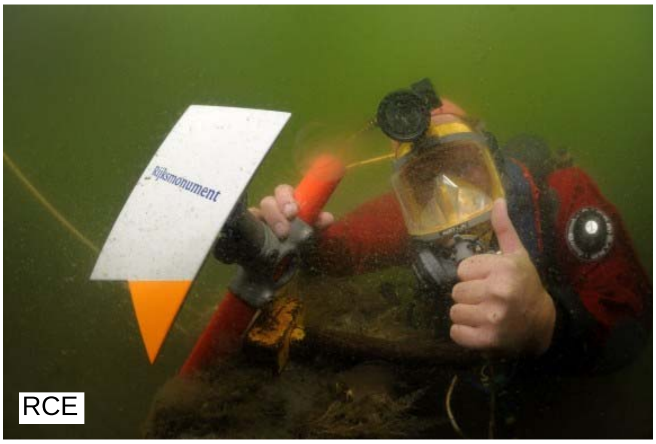
Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten nu goed herkenbaar
We hebben op dit moment ongeveer 60.000 Rijksmonumenten en 45.000 gemeentelijke monumenten. Die worden allemaal aangeduid met verschillende borden en logo's. Daardoor zijn ze niet goed herkenbaar. En dat is jammer, want zo wordt de kans op een bijzondere kennismaking gemakkelijk gemist. Daarom is het zo goed dat er nu een speciaal monumentenbord is ontwikkeld. Een bord waaraan de Nederlandse Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten door het hele land in één oogopslag te herkennen zijn. Zo kunnen nog meer mensen ervan genieten.
Op 11 september 2014 heeft minister Jet Bussemaker het nieuwe monumentenbord onthuld bij de Ridderzaal in Den Haag, het eerste Rijksmonument waar het bord de gevel siert.

Aanvragen monumentenbord
De ANWB draagt in opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed exclusief zorg voor productie, distributie en verkoop van de nieuwe monumentenborden. Gemeenten en eigenaren van monumenten kunnen de nieuwe borden bestellen via het aanvraagformulier.

Bron: ANWB

Ook onder water zijn rijksmonumenten voortaan herkenbaar

Op de dag dat minister Bussemaker in Den Haag het allereerste exemplaar van het nieuwe Rijksmonumentenbord onthulde en naast de ingang van de Ridderzaal bevestigde, doken archeologen van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in de Waddenzee met het wit-oranje bordje. Ze brachten het bordje naar een uniek rijksmonument onder water: Burgzand Noord bij Texel.



Maritiem archeoloog Martijn Manders van de Rijksdienst met het bordje bij het eerste rijksmonument onder water

Het gebied Burgzand Noord was in de 17de eeuw het centrum van de buitenhaven voor Texel. Hier lagen de grote zeegaande schepen te laden en te lossen en vaak ook te wachten op een gunstige wind om uit te varen. In de loop van de tijd zijn zo'n 1000 schepen vergaan in het gebied.
In 1988 werd bij de wijziging van de Monumentenwet voor het eerst expliciet de bescherming van het cultureel erfgoed onder water meegenomen. Dit heugelijke feit is toen direct bezegeld met de fysieke bescherming van het Burgzand Noord 3 scheepswrak en zijn aanwijzing als eerste rijksmonument onder water. Vermoed wordt dat Burgzand

Noord 3 de resten zijn van het VOC-schip De Rob.
Dit schip, dat onder leiding stond van Cornelis Jol, heeft meegedaan aan de slag bij Duins en is in 1640 op de Rede van Texel gezonken.
Later is het beschermde gebied uitgebreid, waardoor nog meer wrakken onderdeel zijn geworden van dit rijksmonument. Op dit moment zijn 13 van deze wrakken bekend, waaronder Burgzand Noord 10.
Van 8 tot en met 12 september 2014 werd het gebied Burgzand Noord onderzocht.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Archeologen duiken in het Oostvoornse Meer

Van 23 juni tot en met 11 juli 2014 ging een duikteam van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed archeologisch onderzoek doen in het Oostvoornse Meer. In deze afgesloten zeearm, net ten zuiden van Rotterdam, liggen verschillende scheepswrakken aan het bodemoppervlak. De eenvoudige duikomstandigheden en het goede zicht én de interessante wrakken, hebben dit gebied tot een van de meest bezochte duiklocaties van Nederland gemaakt.

Scheepswrak in het Oostvoornse meer
Een aantal goed bewaarde scheepswrakken ligt in het diepere gedeelte van het meer. Omdat geen gemotoriseerd verkeer op het meer is toegestaan, zijn deze wrakken de afgelopen jaren weinig bezocht. Maar dat verandert: steeds meer duikers zoeken het in dieper water, soms geholpen door onderwaterscooters. Dit brengt risico's met zich mee, net als het illegaal wegzuigen van zand op verschillende locaties. Hierdoor wordt de constructie van de wrakken instabiel en vallen ze uit elkaar. Nu gaan onderwaterarcheologen één van de vindplaatsen, de resten van een vermoedelijk 17de-eeuwse koopvaarder, onderzoeken en waarderen. Naast medewerkers van het Maritiem Programma van de Rijksdienst, nemen ook archeologen van commerciële archeologische bedrijven deel aan dit onderzoek.

Verzouting
Een andere bedreiging voor het archeologisch erfgoed in het Oostvoornse Meer is dat na jarenlange verzoeting, het meer nu wordt verzout. Het doel is om de waterkwaliteit te verbeteren en de biodiversiteit te vergroten. Hierdoor is echter een van de grootste bedreigingen van houten scheepswrakken weer in dit water geïntroduceerd: de Teredo navalis, oftewel de paalworm. Om de effecten hiervan te onderzoeken worden met behulp van opwater multibeam sonar, waterkwaliteitsonderzoek, onderwater observaties en monstername van het hout de huidige verspreiding en bedreigingen in beeld gebracht. Op basis hiervan wordt een advies gemaakt hoe om te gaan met de waterkwaliteit in het Oostvoornse Meer in relatie tot de kwaliteit van het onderwater cultureel erfgoed, rekening houdend met het (recreatieve) gebruik van het gebied.

Fieldschool
Dit onderzoek in het Oostvoornse Meer wordt ook benut om studenten ervaring op te laten doen. De jaarlijkse fieldschool voor onderwater archeologie vindt plaats van 7 tot en met 11 juli 2014. Tien studenten uit binnen- en buitenland zullen deelnemen aan een verkennend onderzoek van het wrak OVM 6/8. Naast de verkenning, die geheel door de studenten zal worden uitgevoerd en begeleid zal worden door de beroepsarcheologen, zullen ook observaties worden gedaan voor het Topsites-project. De ervaringen van de studenten kunnen via een blog worden gevolgd: maritiemprogramma.wordpress.com

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

De Rijksdienst duikt in de Waddenzee

Van 8 tot en met 12 september 2014 voeren medewerkers van het Maritiem Programma van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed onderzoek uit in het gebied Burgzand Noord in de Waddenzee.
Het gebied Burgzand Noord was in de 17de eeuw het centrum van de buitenhaven voor Texel. Hier lagen de grote zeegaande schepen te laden en te lossen en vaak ook te wachten op een gunstige wind om uit te varen. In de loop van de tijd zijn zo'n 1000 schepen vergaan in het gebied. Sinds de jaren '80 van de 20ste eeuw zijn in het gebied meerdere wrakken gevonden en onderzocht door sportduikers en overheidsinstanties. Sommige van deze scheepswrakken zijn beschermd in het kader van verschillende Europese projecten. Momenteel zijn er 13 scheepswrakken bekend in het gebied van Burgzand Noord. In 2003 is het gebied als beschermd rijksmonument aangewezen.

Bewaren in de bodem
Eén van de afspraken van het huidige archeologiebeleid in binnen- en buitenland is om archeologische restanten in de bodem te laten zitten; ze worden in-situ bewaard.
Bij onderwaterarcheologie gaat het dan vaak over scheepswrakken die na onderzoek worden afgedekt met netten en zand. Het is echter lang niet altijd duidelijk wat er daarna met deze restanten gebeurt.
Met de huidige technieken kunnen we nog niet nauwkeurig genoeg om in de bodem kijken. Daarnaast is het de vraag of afdekken met netten altijd de beste methode is, of dat er soms andere, minder statische oplossingen zijn.

Onderzoek naar beste bescherming scheepswrakken
Om deze en andere vragen op te lossen is er in 2012 gestart met het Europese onderzoeksproject SASMAP. In 2013 is voor het eerst kunstmatig zeegras geplaatst op het wrak de Burgzand Noord 10 als nieuwe beschermingsmethode.
Dit jaar voert de Rijksdienst van 8 tot en met 12 september 2014 opnieuw onderzoek uit op deze archeologische site voor de kust van Texel.
Zo zal niet alleen een nieuwe variant van het zeegras worden geplaatst, maar worden ook twee nieuwe opnametechnieken getest.
Met geluidsgolven worden archeologische resten in de bodem nauwkeurig in drie dimensies in kaart gebracht. Afgedekte wrakken kunnen zo bestudeerd worden, zonder deze te hoeven verstoren. Dit zou ook een goede manier zijn om potentiële archeologische vindplaatsen te kunnen identificeren. Hiermee kunnen gemeenten beleid maken voor hun cultureel erfgoed onder water.

Met speciale apparatuur worden metingen uitgevoerd om te zien hoe het kunstmatige zeegras de stroming remt en in hoeverre het sediment neerslaat. Uit monitoringsonderzoek bleek namelijk dat er niet alleen sedimentatie plaatsvond op de matten, maar ook enkele meters ervoor en erachter. Met deresultaten kan erfgoed onder water nog efficiënter beschermd worden.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Romeins schip geconserveerd

De conservering van een bijzonder scheepswrak is voltooid. Het Romeinse zeilschip dat in 2003 in de Utrechtse wijk Vleuten-De Meern werd opgegraven, is na tien jaar klaar om geëxposeerd te worden. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft het 26 meter lange wrak, dat De Meern 1 wordt genoemd, in twee delen geconserveerd. Speciaal voor dit doel heeft de dienst in Lelystad een grote conserveringstank laten bouwen. Daarin zijn de scheepshelften met polyethyleenglycol geïmpregneerd.
Dit transportschip van het Romeinse leger is rond het jaar 148 gebouwd en later door een ongeluk op de Rijn vergaan. De rivier heeft zich vervolgens verlegd. Onder de grond is de romp van de smalle, eikenhouten platbodem vrijwel compleet bewaard gebleven. Op 25 juni is de tweede helft uit de tank gehaald. Het eerste deel stond al geruime tijd geconserveerd en wel te wachten.
De Rijksdienst heeft beide helften schoongemaakt en weer tot een geheel samengevoegd. Het wrak wordt dit najaar van Lelystad weer terug naar Utrecht gebracht. Daar zal het vanaf 2015 tentoongesteld worden in cultuurcentrum Castellum Hoge Woerd, dat momenteel in aanbouw is.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Zeldzame vondst in 17e-eeuws vrachtschip



Drie sierborden en een complete stookplaats zijn aangetroffen bij opgravingen in een vrachtschip uit het begin van de 17e eeuw in Dronten. Eén van de drie borden is een blauw majolica bord met een afbeelding van een vogel. Dit is een zeldzame vondst. Zelfs onder de 30.000 voorwerpen in het Nationaal Scheepsarcheologisch Depot in Lelystad is geen vergelijkbaar bord aanwezig.
Archeologiestudenten, amateurarcheologen van AWN Flevoland en medewerkers van International Fieldschool for Maritime Archaeology Flevoland deden de vondst in een vroeg stadium van de opgraving.

Het deel van de kombuis dat is aangetroffen bevat een stookplaats van gietijzeren haardplaten met daaraan vastgekoekt een treeft (rooster voor pannen) en een vuurtang. Witte tegeltjes met blauwe decoratie, gele IJsselsteentjes met mortel, een complete tinnen kan en een koperen koekenpan maken deel uit van de vondst. Bijzonder zijn bovendien de fragmenten van een glazen drinkglas.

Het wrak
Het wrak, in 1960 voor het eerst vermeld en in 1989 uitgebreid verkend, is bijna 20 meter lang en is aan stuurboord tot aan de bovenkant van het boord compleet bewaard gebleven. Dit biedt de unieke kans om de constructie daarvan te documenteren. De zijkant van het schip aan bakboord is naar binnen gevallen over de rest van het schip heen. Deze ligging was een verrassing voor de onderzoekers, die eerder al vermoedden dat het schip als een pizza calzone dubbelgevouwen lag.

Fieldschool
De opgraving gebeurt in het kader van de International Fieldschool for Maritime Archaeology Flevoland, een samenwerking tussen provincie Flevoland, gemeente Lelystad, Rijksuniversiteit Groningen, Nieuw Land en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De werkzaamheden vinden plaats onder begeleiding van bijzonder hoogleraar prof. dr. André van Holk en scheepsarcheoloog Laura Koehler van de Rijksdienst. De studenten krijgen met deze fieldschool de kans om ervaring op te doen.

Publieksdag
De opgraving is gestart op 4 augustus en duurt nog tot en met 28 augustus. Deze opgraving is het eerste deel, in de zomer van 2015 wordt de opgraving hervat. Op zaterdag 23 augustus 2014 is er een publieksdag, van 11.00 uur tot 16.00 uur. Jong en oud kan dan de opgraving van dichtbij meemaken en vragen stellen aan de archeologen.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Nationale Onderzoeksagenda Erfgoed en Ruimte Kennisagenda: Karakterschetsen

I n de Nationale Onderzoeksagenda onderscheiden de hoogleraren aan de hand van de begrippen 'Sector', 'Factor' en 'Vector' drie strategieën, die in Nederland worden gehanteerd in de omgang met erfgoed en ruimte.
De bestaande erfgoedkennis wordt in de Onderzoeksagenda in kaart gebracht, onderzoeksthema's worden verduidelijkt en voor de komende jaren worden 6 programmalijnen uitgezet.

Het eerste deel van de Onderzoeksagenda is een Kennisagenda, die gebruikt wordt om in samenspraak met verschillende partijen te komen tot een breed gedragen Uitvoeringsagenda.
Naast een Nederlandstalige versie is er ook een Engelstalige versie van de agenda beschikbaar.

Te downloaden via
http://www.netwerkerfgoedenruimte.nl/beleid/publicaties/2014/karakterschetsen-nationale-onderzoeksagenda-erfgoed-en-ruimte-deel-1-kennisa.

Inleiding

In de afgelopen decennia heeft zich een kleine revolutie voltrokken in de wijze waarop we gebouwde en landschappelijke sporen uit het verleden beschouwen.
De professionele zorg voor het behoud en de bescherming van het onroerend erfgoed is nadrukkelijker in verband gebracht met de ruimtelijke ordening en heeft daardoor aan dynamiek gewonnen. De voorheen relatief introverte, autonoom opererende erfgoedzorg is langzaam maar zeker meer betrokken geraakt bij de maatschappelijke context waarin ze opereert. De erfgoedprofessional heeft een meer pragmatische relatie ontwikkeld met sociale, culturele en economische sectoren die tot ruimtelijke transformatie leiden. De erfgoedzorg is ontdaan van haar defensieve en ietwat elitaire imago.

In de hedendaagse erfgoedzorg zijn aspecten van economisch belang, culturele waarde en sociale vitaliteit onlosmakelijk met elkaar verknoopt. In deze context groeit ook de vraag naar kennisontwikkeling. Want wat betekent deze omslag voor de professionele erfgoedzorg? Hoe moet de erfgoedprofessional zich opstellen en samenwerken met burgers, eigenaren, ontwerpers en planners? Welke kennis brengt hij of zij in? De behoefte aan kennisontwikkeling wordt daarnaast gevoed door een aantal nieuwe uitdagingen waarvoor de erfgoedsector zich geplaatst ziet. Want juist op het moment dat de erfgoedzorg is geïntegreerd in de ruimtelijke ordening, wijzigen de omstandigheden en verandert het speelveld. De grote recessie die zich in 2008 aandiende, trekt diepe sporen in de wijze waarop ons land ingericht en onderhouden wordt. Maar ook de demografische krimp in delen van het land, de omslag van uitbreiding en nieuwbouw naar transformatie en beheer, en een terugtredende rijksoverheid veranderen het speelveld definitief.

Een ruimtelijke ordening in transitie brengt voor de erfgoedsector nieuwe vraagstukken en dilemma's met zich mee. Nu elke ruimtelijke opgave een transformatieopgave is, zullen regelgeving, beleid, verantwoordelijkheids-verdeling, financieringsstelsels, samenwerkingsvormen en plannings- en ontwerppraktijken wijzigen.
Erfgoedprofessionals zullen in deze context opnieuw hun betekenis en toegevoegde waarde moeten bewijzen.
Wanneer erfgoed in de diverse planconfiguraties van de ruimtelijke ordening een blijvende en stevige plek wil verwerven, dan is een programma van kennisontwikkeling noodzakelijk.

Het is tegen deze achtergrond dat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) vanuit haar functie als landelijk kenniscentrum het Onderzoeksnetwerk Erfgoed en Ruimte gevraagd heeft een nationale onderzoeksagenda samen te stellen; een agenda die uitdaagt, mobiliseert en richting geeft aan het nationaal erfgoedonderzoek. De RCE geeft daarmee tevens gehoor aan de oproep in de Visie Erfgoed en Ruimte (2011) van het kabinet. Daarin vraagt het om een specifieke kennisagenda, aanvullend op wat de RCE en andere partijen nu al doen, en inzoomend op de nieuwe, ontwikkelings- en gebiedsgerichte erfgoedbenadering, de karakteristieken en de speerpunten die in deze visie zijn geformuleerd.

Leeswijzer

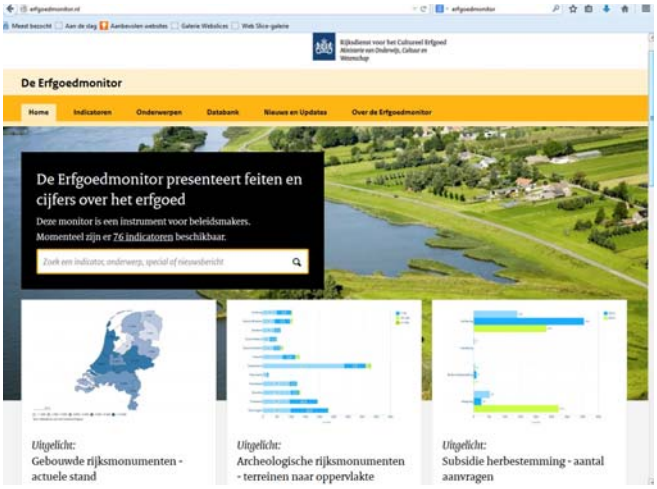
In hoofdstuk 2 van deze kennisagenda gaan we in op de evolutie in het denken over en de omgang met het culturele erfgoed. We onderscheiden daarin drie erfgoedbenaderingen, die opeenvolgend tot ontwikkeling zijn gekomen en nu naast elkaar bestaan. In hoofdstuk 3 inventariseren we de stand van de kennis. We analyseren waar de kennisontwikkeling zich tot op heden op heeft geconcentreerd en waar de belangrijkste opgaven liggen. Vervolgens vertalen we dat in hoofdstuk 4 in centrale onderzoeksthema's voor de komende periode. Deze vormen de kern van de agenda. We doen dit aan de hand van de twaalf cellen in een 'kennismatrix', gebaseerd op de vier fasen uit de erfgoedcyclus en de drie niveaus van kennisontwikkeling. In hoofdstuk 5 benoemen we zes dominante maatschappelijke en beleidsmatige ontwikkelingen die een specifieke, tijdgebonden kleur en urgentie geven aan de onderscheiden onderzoeksthema's. Zij vormen de zes programmalijnen waarlangs het onderzoek over erfgoed en ruimte in de periode 2013-2020 georganiseerd kan worden. Hoofdstuk 6 vormt de aanzet voor het uitvoeringsprogramma voor de periode tot en met 2016. Om het samen te stellen, gaat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in samenwerking met het Netwerk Erfgoed en Ruimte de komende tijd in gesprek met de belangrijkste onderzoeksinstellingen en opdrachtgevers. Dan bepalen we de prioriteiten, partners en initiatieven.

Bron: Netwerkerfgoedenruimte.nl



Erfgoedmonitor

De Erfgoedmonitor geeft aan de hand van feiten en cijfers inzicht in de staat en ontwikkeling van het erfgoed, het functioneren van het erfgoedstelsel en de effecten van het erfgoedbeleid.



Met de Erfgoedmonitor als instrument kan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de staat van het erfgoed volgen. Hiermee levert de Erfgoedmonitor een bijdrage aan het onderbouwen van (nieuw) beleid. De website www.erfgoedmonitor.nl is erfgoedbreed en opgesplitst in de vier vakgebieden waar de Rijksdienst zich mee bezighoudt: monumenten (gebouwd erfgoed), archeologie, collecties en historisch landschap. De Erfgoedmonitor komt tot stand in samenwerking met vele partners en kennisprogramma's uit het werkveld. Zo is het monitoren van leegstand en herbestemming - ondergebracht bij het Nationaal programma herbestemming - een van de onderwerpen. Ook behoud in situ, werelderfgoed, restauratiekwaliteit en duurzaamheid worden aan de hand van feiten en cijfers in kaart gebracht.

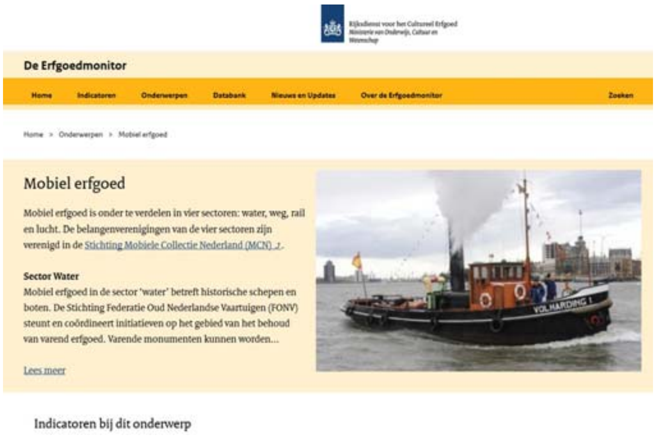
Erfgoedbalans
De website is nog volop in ontwikkeling en zal in de loop van 2014 en 2015 verder uitgebreid worden met meer onderwerpen en indicatoren. Met de gegevens die de erfgoedmonitor verzamelt, wordt de Erfgoedbalans opgemaakt. Deze vierjaarlijkse publicatie relateert de resultaten uit de Erfgoedmonitor aan het beleid. Zo worden de effecten van beleid zichtbaar.

Voor wie
De Erfgoedmonitor is primair bedoeld voor (erfgoed)beleidsmakers van het rijk, provincies, gemeenten en in de museale wereld. De gepresenteerde gegevens zijn echter relevant voor alle erfgoedprofessionals.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Erfgoedmonitor Mobiel Erfgoed

Mobiel erfgoed is onder te verdelen in vier sectoren:
water, weg, rail en lucht.
De belangenverenigingen van de vier sectoren zijn verenigd in de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN).



Op de hoofdpagina van de Erfgoedmonitor over het Mobiel Erfgoed staat een sleepboot afgebeeld...

Sector Water
Mobiel erfgoed in de sector 'water' betreft historische schepen en boten. De Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) steunt en coördineert initiatieven op het gebied van het behoud van varend erfgoed.
Varende monumenten kunnen worden ingeschreven in het Nationaal Register Varende Monumenten, een zelfstandig deelregister van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.
In de sector water zijn ca. 15 behoudsorganisaties actief.
Zij hebben samen ca. 7.500 leden.

Sector Weg
De sector 'weg' kent een tweedeling in gemotoriseerde en ongemotoriseerde voertuigen. Tot de eerste categorie behoren onder meer: historische personenauto's, vrachtwagens, autobussen, tractoren, legervoertuigen, motoren, en brommers. Tot de ongemotoriseerde voertuigen behoren: koetsen, karren, rijtuigen, fietsen, aanhangers opleggers, caravans en woonwagens. De Federatie Historische Automobiel- & Motorfietsclubs (FEHAC) is de overkoepelende belangenorganisatie voor het in stand houden van het Nederlandse historische wegvervoer.
In de sector zijn ca. 200 behoudsorganisaties actief.
Zij hebben samen ca. 65.000 leden.

Sector Rail
Bij historisch railvervoer of railgebonden erfgoed gaat het om objecten betreffende (lokale)spoorwegen, interlokale tramwegen, stadstrams en industrieel smalspoor.
De koepelorganisatie Historisch Railvervoer Nederland (HRN) is de landelijke organisatie die de belangen van 29 Nederlandse railorganisaties behartigt.
De behoudsorganisaties hebben samen ca. 3.000 leden.

Sector Lucht
De sector 'lucht' wordt verdeeld in zweef- en motorvliegtuigen. De Nationale Federatie historische Luchtvaart (NFHL) is het samenwerkingsverband van Nederlandse organisaties die zich bezighouden met het restaureren, onderhouden en demonstreren van luchtwaardige historische vliegtuigen. Er zijn ca. 35 behoudsorganisaties werkzaam in de sector.
Zij hebben samen 6.000 leden.
Gedetailleerde informatie over de behoudsorganisaties die werkzaam zijn in de verschillende sectoren van het mobiel erfgoed kan worden gevonden in het rapport:
'Overzicht Werkveld Mobiel Erfgoed', 2011.

<u>Indicatoren bij dit onderwerp</u>
Mobiel erfgoed - historisch wegvervoer
Het historisch wegvervoer binnen de Collectie Nederland bestaat uit ruim 960.000 voertuigen. De meeste hiervan zijn in particulier bezit.

Mobiel erfgoed - historische railvoertuigen
Er worden ongeveer 1.800 historische railvoertuigen bewaard in Nederland. Bijna 60% hiervan bevindt zich in rijdende staat. Het grootste deel van het historisch railvervoer bestaat uit goederenwagons en locomotieven.

Mobiel erfgoed - historische schepen
Er zijn in Nederland een kleine 6.000 historische schepen, waarvan een groot deel bestaat uit vrachtschepen (ca. 2.400), sleepboten (1.400) en visserijschepen (800).

Mobiel erfgoed - historische vliegtuigen
In Nederland worden zo'n 1.000 historische vliegtuigen bewaard. Het grootste deel hiervan bestaat uit zweefvliegtuigen (400) en sportvliegtuigen (250).
Met 46% van de historische vliegtuigen kan nog worden gevlogen.

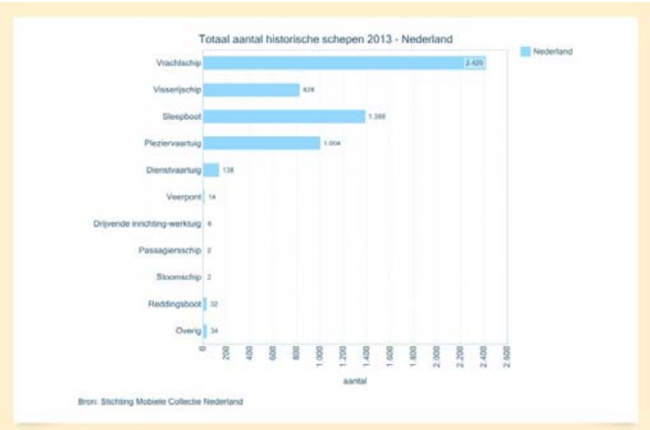
Musea - gemotoriseerd historisch wegvervoer
In Nederland bevinden zich 76 musea die een collectie gemotoriseerd historisch wegvervoer beheren.
In de provincie Noord-Holland bevinden zich de meeste musea (14) op dit gebied.

Voor meer informatie zie
http://erfgoedmonitor.nl/onderwerpen/mobiel-erfgoed.

Bron: Erfgoedmonitor

Erfgoedmonitor Mobiel Erfgoed Historische schepen

Mobiel erfgoed - historische schepen
Publicatiedatum: 17 september 2014
Er zijn in Nederland een kleine 6.000 historische schepen, waarvan een groot deel bestaat uit vrachtschepen (ca. 2.400), sleepboten (1.400) en visserijschepen (800).
De grafiek toont de historische schepen in aantallen per categorie.



<u>Helft historische schepen in varende staat</u>
Er zijn in Nederland zo'n 6.000 historische schepen.
Ongeveer de helft daarvan bevindt zich in 'varende staat'.
Hiermee wordt bedoeld dat de schepen zich kunnen voortbewegen zoals oorspronkelijk het geval was.

<u>Vrachtschepen grootste aandeel</u>
Van het totaal aantal historische schepen in Nederland maken vrachtschepen het grootste deel uit, zo'n 2.400.

<u>Musea</u>
Belangrijke musea zijn: het Scheepvaart Museum, het Maritiem Museum, het Noordelijk Scheepvaart Museum, het Fries Scheepvaartmuseum en het Havenmuseum.

Bronnen: Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN).
Peildatum: 1 juni 2013
Frequentie: vijfjaarlijks

<u>Verantwoording:</u>
De gegevens zijn afkomstig van de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN). Voor het verkrijgen van de gegevens heeft de MCN op verzoek van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in 2012/2013 een enquête gehouden onder aangesloten organisaties.
Op http://erfgoedmonitor.nl/indicatoren/mobiel-erfgoed-historische-schepen kan in de gegevens van de databank gekeken worden en de gegevens in een spreadsheet worden gedownload.

Bron: Erfgoedmonitor.nl

Oude sporen in een nieuwe eeuw: de uitdaging na Belvedere



Op het voorblad staat een woonark en een draaibrug afgebeeld...

Het innovatieprogramma Belvedere heeft de relatie tussen erfgoed en ruimtelijk ordening in Nederland een grote impuls gegeven. Dat betogen verschillende hoogleraren in dit essay.
Hoogleraren van het Netwerk Erfgoed en Ruimte doen een eerste poging om de erfenis van het stimuleringsprogramma Belvedere in kaart te brengen. Van 1999 tot en met 2009 heeft het programma Belvedere de inzet van cultuurhistorie bij ruimtelijke transformaties gestimuleerd. In het essay komen de volgende vragen aan bod: wat heeft het programma betekend voor zowel de erfgoedsector als de betrokken plannende en ontwerpende disciplines?
En hoe kan de erfgoedsector zich actief blijven verbinden met maatschappelijke opgaven binnen de huidige, sterk veranderende omstandigheden?

Nieuwe strategie
Het behouden van historisch, onroerend materiaal heeft met de Belvedere-benadering een nieuwe strategie gekregen. Deze strategie beoogt niet om erfgoed te musealiseren, maar juist met het maatschappelijke, functionele en economische leven te verweven. De auteurs constateren dat het Belvedere-programma in de wereld van opdrachtgevers, architecten en stedenbouwkundigen een grote invloed heeft gehad. Tegelijkertijd staat de erfgoedsector voor nieuwe uitdagingen als gevolg van een terugtredende (rijks)overheid, een omslag in de ruimtelijke ordening (van groei naar krimp) en een crisis in vastgoed- en gebiedsontwikkeling. Pas wanneer de erfgoedsector zich ook onder deze omstandigheden actief kan verbinden met maatschappelijke opgaven, kan het Belvedere-programma een succes worden genoemd.

Voor wie
Deze publicatie is bedoeld voor erfgoedprofessionals, beleidsmakers bij overheden en professionals werkzaam in de ruimtelijke ordening.

Colofon
Auteurs: Prof. dr. ir. Joks Janssen (Wageningen University),
Prof. ir. Eric Luiten (Technische Universiteit Delft),
Prof. dr. Hans Renes (Vrije Universiteit Amsterdam),
Prof. dr. Jan Rouwendal (Vrije Universiteit Amsterdam)

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Publicatie Ruimtelijke ordening en erfgoed

Of het nu gaat om de herinrichting van een oud industrieterrein, de aanleg van een tunnel, of het opknappen van een stadspark: bij ruimtelijke (her)inrichting en ontwikkeling spelen verschillende belangen, zoals die van wonen, werken, infrastructuur en milieu. Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten overheden in hun ruimtelijk beleid de relevante belangen meewegen.
Ook de zorg voor ons cultuurhistorisch erfgoed hoort daarbij. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verplicht gemeenten om bij het actualiseren of het opstellen van een nieuw bestemmingsplan rekening te houden met cultuurhistorische waarden en de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische monumenten. Voor een goede integratie in de ruimtelijke belangenafweging is het verstandig de erfgoedzorg zo vroeg mogelijk op te nemen

De voor- en achterkant van de publicatie Ruimtelijke Ordening en Erfgoed heeft een nautisch thema...



in het overheidsbeleid. Belangrijke instrumenten hiervoor zijn de erfgoednota, de structuurvisie en het bestemmingplan. Ook bij het opstellen van een masterplan of milieueffectrapport (MER) kan een cultuurhistorisch onderzoek een grote meerwaarde hebben.

In de praktijk blijkt het echter lastig om op een goede manier in kaart te brengen wat het cultuurhistorisch erfgoed binnen een plangebied behelst en welke waarde aan dit erfgoed gehecht moet worden. Veelal wordt er gewerkt met bestaande lijsten van cultuurhistorisch waardevol erfgoed, zoals beschermde gebouwen of waardevolle archeologische terreinen. Maar cultuurhistorisch erfgoed is meer dan dat. Het omvat allerlei sporen, objecten en landschappelijke structuren, die samen de tastbare weerslag van onze geschiedenis vormen. Om dit alles goed in kaart te brengen, is het werken met bestaande gegevens of lijsten doorgaans niet voldoende. Alleen met een gedegen cultuurhistorisch onderzoek kan al het cultuurhistorisch erfgoed geïnventariseerd en gewaardeerd worden.
Dit onderzoek kan benut worden voor zowel beleid dat gericht is op behoud en bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed als het vormgeven van een ruimtelijk plan waarbij het erfgoed als onderlegger en inspiratiebron dient.

Deze brochure is bedoeld voor opdrachtgevers van cultuurhistorisch onderzoek, zoals gemeenten, provincies en waterschappen. Ook burgers en historische verenigingen, die betrokken willen zijn bij beleid en ontwikkelingen, kunnen hun voordeel hiermee doen. In deze brochure leest u welke factoren bepalend zijn voor de kwaliteit van het onderzoek. En hoe u daar als opdrachtgever de regie over kunt voeren. U vindt echter geen blauwdruk voor één specifieke werkwijze, want ieder onderzoek is maatwerk.

Te downloaden via
http://cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/ruimtelijke-ordening-en-erfgoed_0.pdf.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Zoeken in honderden cultuurtijdschriften

Zoeken in alle tijdschriften tegelijk, of die nou van 1850 zijn of ergens uit 2010, en dan vinden wat je zoekt.
Tegen onderwerpen aanlopen waarvan je dacht dat er nooit over geschreven was. Of er achter komen dat iemand in Maastricht een prachtig artikel heeft geschreven over die ene kerk in Fryslân. Via Cultuurtijdschriften kunnen artikelen gevonden worden over uiteenlopende onderwerpen uit het cultureel erfgoed. Onderwerpen over archeologie, bouwkunde, restauraties, beschermde stads- en dorpsgezichten of landschappen zijn doorzoekbaar.
Doordat via de website ook artikelen doorzocht kunnen worden uit Natuurtijdschriften zijn nieuwe koppelingen en verbindingen te leggen die niet eerder zo gemakkelijk waren.

Het doel van deze site is dan ook het doorzoekbaar maken van honderden artikelen op een gemakkelijke en trefzekere wijze. Door ook de artikelen zelf op te nemen, kan snel een indruk van de inhoud en bruikbaarheid van de artikelen verkregen worden. Cultuurtijdschriften is onderdeel van een portal over Natuur- en Cultuurtijdschriften. Mogelijk gemaakt door Naturalis. Het Repository voor Cultuurtijdschriften is een samenwerking tussen Naturalis en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Voor deelname kunt u contact opnemen met
drs L.A.H. Bok, Coördinator Collecties, Afdeling ABC
l.bok@cultureelerfgoed.nl
Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort

Al meer dan anderhalve eeuw verschijnen er artikelen over opgravingen, archeologische vondsten, bouwwerken, restauraties en andere wetenswaardigheden over cultureel erfgoed. De voorlopers van de huidige Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn reeds lang geleden begonnen om deze artikelen voor haar medewerkers in kaart te brengen. In de loop der tijd kwamen deze verwijzingen ook beschikbaar voor derden via de ABC-catalogus.
Nu wordt het via cultuurtijdschriften ook mogelijk om de artikelen zelf te benaderen. Die worden opgevoerd door de verenigingen en stichtingen zelf. In eerste instantie is de site vooral gevuld met verwijzingen naar het artikel.
Op termijn moeten daar ook de pdf's bijgevoegd worden.
Door middel van het ingeven van een zoekterm kunnen interessante onderwerpen gevonden en ontsloten worden.

Deelnemers
U vindt hier uitgaven van de volgende verenigingen, in willekeurige volgorde:
- Historische Vereniging Zutphen
- Heemkundige Vereniging Nuwenspete
- Stichting Historische Sociëteit Enschede-Lonneker
- Stichting Het Drentse Landschap
- Erfgoedvereniging Heemschut
- Stichting Brabants Heem

Bron: Cultuurtijdschriften.nl

Woonboten en het bouwbesluit is nog erger dan het leek

Op 16 april 2014 deed de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak waarbij sommige woonboten wel en andere woonboten niet als bouwwerk conform het Bouwbesluit werden gekwalificeerd en is er zo een praktische en juridische problematiek ontstaan rondom woonboten. Die uitspraak vindt u hier http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=78693&summary_only=&q=201306684%2F1%2FA1. Doorslaggevend in deze uitspraak is dat de woonboot is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren.

De uitspraak heeft ernstige consequenties voor alle woonboten in Nederland. Als een woonboot als bouwwerk wordt aangemerkt moet er een omgevingsvergunning (vh bouwvergunning) zijn verstrekt. In het Bouwbesluit staat in de toelichting echter, dat deze niet van toepassing is op woonboten. Als zodanig kan op grond van het Bouwbesluit 2012 lastig een vergunning worden afgegeven.

Brief gemeente Amsterdam aan de Ministers
Eigenaren met een ligplaatsvergunning dachten een legale ligplaats te hebben. Door de uitspraak van de Raad van State is dit een verkeerde gedachte. Door de uitspraak is de overgrote meerderheid van alle woonboten immers een illegaal bouwwerk geworden. De gemeente Amsterdam heeft op 2 juni 2014 een brief naar de Ministers van Wonen en Rijksdienst en van Infrastructuur en Milieu gestuurd en daarin aangedrongen om de regelgeving op korte termijn aan te passen, zie https://www.waternet.nl/media/680153/2014_06_02_getekende_brief_woonboten_minister_blok.pdf.

Een stukje uit de brief:
De gemeente Amsterdam dringt er op aan dat u het advies van het Instituut voor Bouwrecht (IBR) overneemt en op zo kort mogelijke termijn te voorziet in regelgeving waarmee:
- Alle bestaande drijvende objecten in stand worden gehouden zonder omgevingsvergunning en zonder eisen vanuit het Bouwbesluit.
- Alle drijvende objecten die van origine boten zijn, maar in de loop van de tijd een andere functie hebben gekregen niet te beschouwen als bouwwerken.
- Voor de nieuw te bouwen watervilla's, woonarken en scharken2 te voorzien in een toepasbare afdeling in het Bouwbesluit.

Kamervragen en antwoorden
Tevens zijn er kamervragen gesteld over de problematiek van woonboten en het Bouwbesluit in het licht van de uitspraak van de Raad van State.
De kamervragen en de bijbehorende antwoorden van 25 juni 2014 zijn te vinden op http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail.jsp?id=2014Z10269&did=2014D23822.

Hieronder de tekst van de kamervragen en bijbehorende antwoorden:
Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de Raad van State over de status van woonboten?
Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van deze uitspraak waarin de Raad van State een boot als bouwwerk definieert met als primaire argument dat "een boot ter plaatse functioneert als bouwwerk"?
Antwoord 2
Door een boot als bouwwerk aan te merken is het bouwen of verbouwen daarvan omgevingsvergunningplichtig.
In dat verband moet voldaan worden aan de bouwregels van een bestemmingsplan en redelijke eisen van welstand. Tegelijkertijd moet voldaan worden aan de regels voor bouwkwaliteit uit het Bouwbesluit 2012. Het gevolg van de uitspraak is verder dat lokale regels met betrekking tot (bouw)technische kwaliteit van (woon)boten en lokale vergunningenstelsels voor het afmeren van een (woon)boten, voor zover deze als bouwwerk zijn aan te merken, niet langer gelden. Een consequentie is ook dat formeel veel bestaande woonboten en andere drijvende bouwwerken als illegaal bouwwerk moeten worden aangemerkt. Legalisatie daarvan binnen het door de uitspraak van toepassing geworden wettelijk kader is in de regel niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat de woonboot niet voldoet aan de technische voorschriften die op grond van het Bouwbesluit 2012 voor bouwwerken gelden.

Vraag 3
Deelt u de constatering dat de Raad van State in haar uitspraken door de jaren heen meer gewicht geeft aan het criterium "ter plaatse functioneren", waardoor nu een woonboot standaard als bouwwerk wordt geclassificeerd? Ziet u aanleiding om in wet- en regelgeving deze categorie drijvende bouwwerken nader te definiëren om zodoende recht te doen aan de bijzondere bouwkundige eigenschappen ervan?
Antwoord 3
Ja, ik deel deze constatering. Mede naar aanleiding van een brief van het gemeentebestuur van Amsterdam van 2 juni 2014, waarin om wetswijziging wordt gevraagd, ben ik momenteel samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met betrokken partijen (VNG, een aantal betrokken gemeenten en de Landelijke Woonboten Organisatie LWO) om te bezien op welke wijze wet- en regelgeving dient te worden aangepast naar aanleiding van deze uitspraak. Mijn vertrekpunt daarbij is het door de gemeente Amsterdam gedane voorstel om bestaande drijvende objecten via overgangsrecht in stand te houden zonder omgevingsvergunning en zonder eisen vanuit het Bouwbesluit, drijvende objecten die van origine boten zijn maar in de loop van de tijd een andere functie hebben gekregen niet te beschouwen als bouwwerken, en voor de nieuw te bouwen watervilla's, woonarken en scharken in het Bouwbesluit 2012 een aantal specifieke voorschriften op te nemen. Ik verwacht het voorstel voor de daarvoor benodigde wetswijziging eind 2014 naar de Tweede Kamer te sturen.

Vraag 4
Kunt u aangeven in hoeverre de verordeningen voor woonboten op basis van artikel 149 Woningwet niet meer geldig zijn, omgevingsvergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht benodigd zijn voor gebruik en (ver)bouw en kunt u toelichten welke gevolgen dit heeft voor bestemmingsplannen en daarmee voor gemeenten en verpachters van woonbootpercelen?
Antwoord 4
Uit de uitspraak van de Raad van State volgt dat een drijvend object met een plaatsgebonden karakter (zoals een woonboot, woonschip of een schark) als bouwwerk dient te worden aangemerkt. Daarmee geldt dat voor het "bouwen" (in casu het innemen van een vaste ligplaats) of verbouwen een omgevingsvergunning nodig is. De aanvraag van zo'n vergunning wordt getoetst aan het Bouwbesluit 2012, het bestemmingsplan en redelijke eisen van welstand uit de gemeentelijke welstandsnota. Veel gemeenten hebben de ruimtelijke aspecten voor het afmeren van boten aanvullend op het bestemmingsplan gereguleerd in aparte verordeningen met vergunningenstelsels.
Die verordeningen bevatten veelal ook regels met betrekking tot technische en woonkwaliteit alsmede voor redelijke eisen van welstand. Nu als gevolg van de

uitspraak van de Raad van State hogere wetgeving hierop van toepassing is, zullen deze verordeningen onverbindend moeten worden geacht. De lokale regelgeving met een ruimtelijk motief zal opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan en de welstandsnota. Om die reden zal de genoemde uitspraak voor veel gemeenten moeten leiden tot een aanpassing van bestemmingsplannen en de welstandsnota. Dit vermindert op zichzelf de lokale versnippering in regels omtrent het innemen van ligplaatsen van drijvende objecten. Voor woonbooteigenaren en verpachters van woonbootpercelen kan de uitspraak van de Raad van State betekenen dat zij financiële verplichtingen zijn aangegaan waarbij de juridische basis en zekerheid, noodzakelijk voor hypotheken en andere financiering, zijn weggevallen. Het in het antwoord op vraag 3 genoemde wetsvoorstel zal voorzien in overgangsrecht waarmee die juridische basis voor bestaande objecten wordt hersteld, zodat dit probleem slechts tijdelijk van aard is.

Op 17 september 2014 schreven vijf woonboot-advocaten een brief aan minister Blok en de Tweede Kamer, waarin zij bepleiten dat in de nieuwe wettelijke regeling niet alleen woonschepen, maar ook nieuwe woonarken niet aangemerkt worden als bouwwerken.
Voor de brief van de advocaten zie http://www.ungerhielkema.nl/brief-van-woonboot-advocaten-aan-minister-en-tweede-kamer-3/.

Een stukje uit de brief:
De Minister wil de woonboten in de voorgenomen wettelijke regeling opdelen in drie categorieën:
1. bestaande drijvende objecten (instandhouding zonder omgevingsvergunning en zonder eisen vanuit het Bouwbesluit)
2. drijvende objecten die van origine boten zijn (geen bouwwerken)
3. nieuw te bouwen watervilla's, woonarken en "scharken" (daarvoor specifieke voorschriften in het Bouwbesluit 2012).
Vanuit onze ervaring met woonbotenzaken juichen wij de plannen voor de eerste twee categorieën toe.
Wij hebben echter bezwaar tegen de plannen voor de derde categorie: het benoemen van woonarken en scharken als bouwwerk schept meer problemen dan dat dat oplost. "Watervilla's" kunnen zonder meer als bouwwerk benoemd worden en daarvoor behoeft het Bouwbesluit 2012 niet te worden aangepast. Wij bepleiten dat in de te nemen wettelijke maatregelen ook woonarken (en scharken) niet aangemerkt worden als bouwwerken.

Vervolgens volgt een hele reeks van argumenten waarom niet. Lees vooral de brief zoals die op internet staat gepubliceerd.

Wordt vervolgd… (JBS)

Nederlandse Technische Afspraak voor drijvende bouwwerken

NTA 8111:2011 nl
Drijvende bouwwerken
Status: Definitief
Gepubliceerd op: 01-10-2011
Aantal pagina's: 59
Taal: Nederlands
€ 55,90

Er worden in Nederland steeds meer drijvende bouwwerken (vooral drijvende woningen) in stedenbouwkundige plannen opgenomen en ook daadwerkelijk gebouwd. Veel (grote) Nederlandse bouwbedrijven experimenteren met het bouwen van drijvende bouwwerken, en veel Nederlandse ontwerp- en adviesbureaus specialiseren zich in deze markt. De markt voor drijvend bouwen professionaliseert zich.Drijvend bouwen op het water mag, bezien vanuit de bouwtechnische regelgeving, geen extra problemen opleveren ten opzichte van bouwen op het land.
Dat drijvend bouwen daarnaast vanuit het oogpunt van een nat milieu specifieke problemen met zich meebrengt is duidelijk.

In de praktijk wordt geconstateerd dat zowel ontwikkelaars, adviesbureaus, bouwers als de gemeentelijke plantoetsers soms moeite hebben met de uitleg van de bouwregelgeving voor drijvende bouwwerken. De (voormalige) VROM-Inspectie heeft daarom in 2008 de handreiking Drijvende woningen en de bouwregelgeving gemaakt, waarin uitleg wordt gegeven over hoe de bouwregelgeving (Bouwbesluit, Gebruiksbesluit, gemeentelijke bouwverordening) moet worden toegepast op drijvende woningen.
De bouwregelgeving regelt de minimaal vereiste bouw- en woonkwaliteit, maar regelt niet alles. Aan een aantal aspecten van drijvende bouwwerken, zoals stabiliteit, drijfvermogen, veiligheidsafstand of aanvaarbestendigheid, worden geen eisen door het Bouwbesluit gesteld.
Dit betreft deels gebruiksaspecten.

Voorts is er een aantal onderwerpen waar de praktijk tegenaan loopt, of die vragen om specifiek op de ontwikkeling van drijvende bouwwerken gerichte oplossingen. Bijv. ontsluiting van drijvende bouwwerken, aansluiting nutsvoorzieningen, waterpeilfluctuaties, eisen van waterbeheerders voor de waterkwaliteit, het uitlogen van materialen, ARBO-eisen gerelateerd aan de veiligheid van brandweerpersoneel. Het doel van deze Nederlandse Technische Afspraak (NTA) voor drijvende bouwwerken is om een aantal afspraken en prestatiespecificaties tussen markt- en overheidspartijen vast te leggen over gesignaleerde knelpunten en onderwerpen van drijvend bouwen, die nu niet of onvoldoende door de bouwregelgeving worden geregeld. Deze NTA houdt daarbij rekening met bepalingen uit zowel het Bouwbesluit 2003 als het Bouwbesluit 2012. Eisen, bijbehorende bepalingsmethoden en voorwaarden voor drijvende bouwwerken en amfibische tussenvormen met bestemming onroerend goed. De bouwwerken zijn bedoeld voor wonen en werken, alsmede de ontsluiting naar de wal.

De NTA richt zich op bouwtechnische aspecten, de nutsvoorzieningen en ruimtelijke aspecten.
Bouwwerken in het water die zijn gefundeerd op palen vallen buiten het toepassingsgebied. De NTA is beperkt toepasbaar voor drijvende bouwwerken voor wonen en werken met bestemming roerend goed.

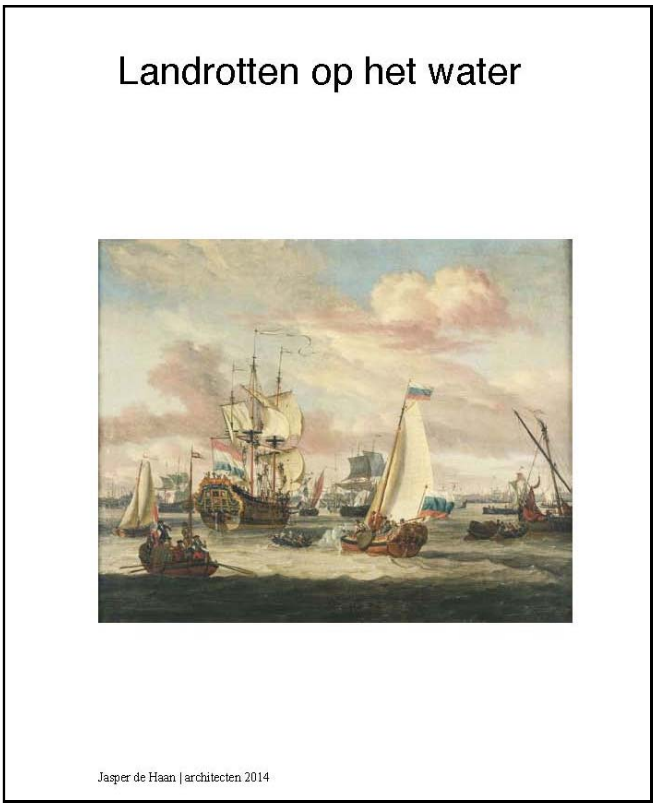
Verkorte inhoudsopgave NTA8111

Bron: NEN

Publicatie Landrotten op het water

De Raad van State heeft onlangs bepaald dat alle woonboten in Nederland een bouwwerk zijn.
Dat heeft nogal wat consequenties, Jasper de Haan houdt een pleidooi om de nu noodzakelijk geworden ruimtelijke wetgeving op het water te gebruiken om te experimenteren met een nieuw soort regelgeving. Een regelgeving die stimuleert en beloont in plaats van voorschrijft en verbiedt. En wellicht zou die waterregelgeving dan later ook op het land gebruikt kunnen worden.

Zie voor meer informatie http://www.archined.nl/opinie/2014/landrotten-op-het-water/.



Het gehele pleidooi (41 blz.) is te downloaden via http://www.jasperdehaanarchitecten.nl/data/files/alg/id10/landrotten%20op%20het%20water%20DEFINITIEFsmall.pdf

Korte inhoudsopgave:

(JB)

Wat zijn de gevolgen voor de voorwaarden van de fusie tussen EFM en Oranje?

EOC
VOORTVAREND VERZEKERD

Drie LVBHB leden zochten dat uit.
Als u een scheepsverzekering had bij Oranje of de EFM, dan hebt u, als het goed is, informatie van EOC ontvangen over uw verzekering bij de gefuseerde partij.

Lid of deelgenoot
EOC is een onderlinge verzekering wat onder meer inhoudt dat je lid moet zijn of worden van de maatschappij (bij EFM heette dat deelgenoot). Om lid te worden moet je inleggeld betalen. (Dat is in beginsel een "lening", die je terugkrijgt bij beëindiging van je verzekering.
De inleggelden vormen een extra kapitaalbuffer voor EOC.)
De premie van je verzekering wordt mede bepaald door het schadeverloop gedurende het jaar. Dat heeft er de afgelopen jaren toe geleid dat een deel van de (voorschot-)premie werd gerestitueerd.
Voor de Pleziervaart en Wonen op het water hoef je geen lid te worden of te zijn. Je kunt ook een verzekering afsluiten zonder lid te worden. Als je geen lid bent, betaal je een vaste premie.

Pakket
De EOC heeft haar verzekeringspakket ingedeeld in vier categorieën:
- Beroepsvaart
- Charter- en passagiersvaart
- Pleziervaart
- Wonen op water
Er ontbreekt een categorie varende woonschepen.
Hier hebben wij de EOC op gewezen, want op dit soort schepen zouden zowel de voorwaarden voor Pleziervaart als voor Wonen op het water van toepassing moeten zijn.
Daarnaast hebben wij veelal schepen die in een vorig leven tot de Beroepsvaart behoorden en ook als zodanig zijn uitgerust. De voorwaarden voor de Beroepsvaart zijn echter veel gedetailleerder dan voor de Pleziervaart, wat bij ons de vrees deed ontstaan dat bepaalde zaken bij de Pleziervaart niet verzekerd zouden zijn.

We hebben hierover een vruchtbaar gesprek gehad met de mensen van EOC, waarbij onze vrees grotendeels is weggenomen. Het leverde echter ook een aantal aandachtspunten op die we u niet willen onthouden.

Pleziervaart

Een Pleziervaartuig is in zijn geheel verzekerd, dus inclusief navigatieapparatuur en andere voorzieningen als boeg- en hekschroef, generator enz. Het is dan wel van belang dat de verzekeringsmaatschappij op de hoogte is van de uitrusting van het schip. Als een expert het schip heeft bekeken, mag je aannemen dat de maatschappij op de hoogte is, maar het kan geen kwaad om een goede beschrijving bij de verzekeringsmaatschappij neer te leggen, als het al niet in de polis staat. Denk dan ook aan het zeiltuig of de laad- en losinstallatie. Het is raadzaam om deze zaken actueel te houden en wezenlijke wijzigingen aan het schip aan de verzekeringsmaatschappij door te geven.

Wonen

Hebt u een verzekering voor Wonen op het water dan is in principe alleen het liggen op een vaste ligplaats verzekerd. Maar dan zijn wel de zaken die met het hebben van een woning op het water en het hebben van een ligplaats met walvoorzieningen verzekerd, terwijl dat bij een verzekering voor een pleziervaartuig niet het geval is.
Omgekeerd is schade aan een voortstuwingsinstallatie van de verzekering uitgesloten.

Varend woonschip

Als EOC u onder de voorwaarden voor Pleziervaartuigen heeft ingedeeld, hebben ze u, als het goed is, gevraagd aan te geven of u een "varend woonschip" heeft.
Als u daar positief op heeft gereageerd, zal de verzekeringsmaatschappij uw dekking aanpassen conform de verzekeringsvoorwaarden voor Wonen op het water.
Dit gaat dan vooral om inboedel en kostbaarheden, maar ook om de nutsvoorzieningen die eigendom zijn van de verzekeringsnemer en op eigen terrein liggen.

Let wel: Nutsvoorzieningen die onder verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar vallen maar die niet op eigen terrein liggen, maar bijvoorbeeld op openbaar terrein of een gezamenlijke steiger staan of liggen, zijn niet meeverzekerd! (EOC bekijkt of dit in een volgende versie van de voorwaarden kan worden aangepast.)

Aanvullende verzekeringen

Bij Wonen op het water kunnen zogenaamde aanvullende verzekerde objecten meeverzekerd worden. Dit gaat dan om:
- Opstal, zoals garage, schuur en zeecontainer
- Steiger
- Spudpalen
- Afmeerpalen
- Loopbrug
- Terras aan de wal
- Drijvend terras
- Hekwerk en schutting
- Carport
- Serre

Om verzekerd te zijn moeten deze zaken wel in de polis zijn vermeld. Deze regeling kan ook op Varende Woonschepen van toepassing zijn. Houdt dat dus goed in de gaten. Als het onder uw verzekering bij Oranje of EFM verzekerd was, dan moeten die zaken in de nieuwe polis (komen te) staan.

Uitgesloten of niet?

Verder hebben we het gehad over wat wel en niet verzekerd is. De volgende punten verdienen uw aandacht:
Schades als gevolg van kathodische bescherming van kunstwerken of voorwerpen van derden vallen niet onder de verzekering.
Bacteriologische besmetting van de brandstof is daarentegen wel weer verzekerd.
Bij de pleziervaartuigenverzekering is een bijboot alleen automatisch meeverzekerd als het om een open boot gaat die niet sneller kan dan 30 km per uur én die niet langer is dan de maximale breedte van het hoofdvaartuig.
Bij een verzekering voor wonen op het water is een bijboot alleen automatisch meeverzekerd als het om een open boot zonder inboardmotor gaat die niet sneller kan dan 30 km per uur én die niet langer is dan 5 meter.
Als de bijboot niet aan die voorwaarden voldoet, zal hij apart verzekerd moeten worden om schade vergoed te krijgen.

Vaargebied

De nieuwe verzekeringsvoorwaarden voor de Pleziervaart kennen verschillende vaargebieden.
Van het standaardverzekeringsgebied zijn de Duitse Waddenzee en de Noordzee uitgezonderd.
Dit is een inperking ten opzichte van de voorwaarden zoals die bij de EFM golden. Daarbij hoorde ook het Duitse Waddengebied tot het verzekerde vaargebied.
Ons is toegezegd dat degenen die bij EFM verzekerd waren voor het Duitse Waddengebied, verzekerd kunnen blijven. Als zij dat willen, moeten zij daar zelf om vragen, zodat het expliciet in het polisblad wordt vermeld.

Verhuur

Verhuur van een (deel van een) schip en woningruil staat de verzekering niet toe als dat niet uitdrukkelijk op het polisblad staat vermeld. Dit geldt dus ook voor bed- en breakfastaktiviteiten.

Demo's

Als u demonstraties geeft zoals laden en lossen, het (laten) hijsen van zeilen of manoeuvreren en er iets fout gaat, is de schade aan het eigen schip wel verzekerd, maar letselschade aan derden niet. Ga dus na of de organisatie waar de demonstratie plaatsvindt, een passende evenementen-verzekering heeft afgesloten, die dat risico afdekt.

Wedstrijden

Voor zeilwedstrijden geldt een extra eigen risico (zie artikel 7.6). Onder wedstrijd moet in dit verband een evenement worden verstaan, waarin meerdere partijen trachten één of meer tegenstanders te overwinnen, of te bewijzen dat zij beter zijn in een discipline dan de andere partij of partijen. Een prestatietocht zonder wedstrijdelement is geen wedstrijd. Het Y-zeilen zou je dan als prestatietocht kunnen zien en de Strontrace als wedstrijd.

Slepen, duwen, gekoppeld
Naast slepen en duwen is ook gekoppeld varen uitgesloten van de verzekering (artikel 4.10.19), terwijl dit bij ons soort schepen toch zeer gebruikelijk was en er weinig extra risico's aan verbonden zijn. Hoewel het dus in principe is uitgesloten, zal, als er schade ontstaat tijdens het gekoppeld varen, dit per geval worden bekeken.
Aangeraden wordt vooraf te melden dat u gekoppeld wilt gaan varen.

Korting
Lidmaatschap van de LVBHB levert een collectiviteitskorting op van 10% op de premie.
Controleer of de korting op de prolongatienota die u hebt ontvangen, is meegenomen als u lid bent van de LVBHB.

Meer vragen?
In ons gesprek met EOC zijn meer vragen die wij over de verzekeringsvoorwaarden hadden, aan de orde geweest. Over het algemeen hebben wij daar een verhelderend antwoord op gekregen, maar die geven ons geen aanleiding u daarvoor extra opmerkzaamheid te vragen. Wilt u ons verslag van de bijeenkomst integraal ontvangen dan is een verzoek aan vriendentrouw@gmail.com daarvoor voldoende. Ook als u nog vragen of aanvullende opmerkingen heeft, kunt u op dat e-mailadres terecht.
Zo nodig kan het ook telefonisch bij de mensen die bij het gesprek aanwezig waren: Eric Gerding, Bouke Veltman en Han Visser.
Vragen? Neem contact op met EOC 088-6699535 (afdeling advies en verkoop) of av@eoc.nl.

Bron: George Snijder, website LVBHB

Motorbootvarenprijs 2014 voor RWS voor haar rol in Varen doe je Samen

RWS/Varen doe je samen! krijgt Nationale Motorbootvarenprijs 2014
Dinsdag 2 september is de Nationale Motorbootvarenprijs 2014 uitgereikt aan de heer Theo van de Gazelle, plaatsvervangend-directeur Rijkswaterstaat.
Dit gebeurde op de werkconferentie over de BRTN, georganiseerd door Waterrecreatie Nederland (nieuwe naam voor de SRN).

Het project Varen Doe je Samen is de gezamenlijke inspanning van veel direct betrokkenen bij de beroeps- en de recreatievaart. De jury vermeldt in haar rapport onder andere: *"De impuls, het opstellen van een convenant en de financiering om deze samenwerking aan te gaan zijn de stuwende en doorslaggevende bijdrage van Rijkswaterstaat."* In de voordracht worden alle bij dit project betrokken partijen als provincies, havenbedrijven, belangenorganisaties en SRN genoemd.
De meerjarige inspanning om met betrokkenen het Nederlandse vaarwegnet vlot en veilig toegankelijk te maken voor de beroeps- en de recreatievaart, met name het motorbootvaren is de reden om de Motorbootvarenprijs 2014 toe te kennen aan Rijkswaterstaat.
De site www.varendoejesamen.nl geeft een goed overzicht van alle activiteiten van dit veel omvattende project.

De Nationale Motorbootvaren Prijs is een initiatief van de Stichting Bevordering Motorbootvaren en heeft ten doel om bijzondere activiteiten die bijdragen aan het plezierig, veilig, actief en attractief motorbootvaren te promoten en te waarderen. In de jury hebben naast voorzitter Nico van Lamsweerde (oud-directeur SRN) zitting Jan Briek (hoofdredacteur Waterkampioen), Linda van der Eijck (directeur VVN), Wiert Omta (Watersportverbond), Epco Ongering (Telegraaf/Vaarkrant), Hans Papenburg (hoofdredacteur Motorboot)) en John Waleveld (oud-bestuurder en erelid KNMC).
Alle informatie, evenals het juryrapport, is te vinden op de website www.motorbootvarenprijs.nl

Bron: Varen doe je samen

Hoofdlijnenakkoord voor Varen Doe Je Samen na 2014

Bij het project Varen doe je Samen! wordt hard gewerkt aan zowel de uitvoering van VDJS 2008-2014 als een vervolg van VDJS na 2014. Voor VDJS na 2014 heeft de stuurgroep akkoord gegeven voor het hoofdlijnendocument waarin doelen, doelgroepen, aandachtsgebieden en beoogde resultaten, werkwijze en financiering voor VDJS 2015-2020 zijn gedefinieerd . De eerste partners hebben inzet en bijdrage al in hun eigen organisatie vastgesteld.
Andere partners zijn hier mee aan de slag.

Evaluatie
Jaarlijks wordt het project 'Varen doe je Samen!' geëvalueerd om te bekijken of de uitgestippelde koers nog de juiste is. Dit is gedaan door middel van een online enquête. In totaal vulden 1.187 mensen de vragenlijst in.

De meeste mensen kennen 'Varen doe je Samen!' via de website, artikelen in bladen, watersportbeurzen en betrokken organisaties. Er wordt veel gebruik gemaakt van de website, knooppuntenboekjes en de folders.
Daarnaast neemt social media een grote plaats in.

31% van de respondenten geeft aan hun vaargedrag naar aanleiding van de informatie van 'Varen doe je Samen!' aan te passen. 80% ervaart 'Varen doe je Samen!' als waardevol, met gemiddeld een 7,6 als rapportcijfer.

37% van de respondenten is van mening dat er een aantal doelgroepen specifieke aandacht verdienen, te weten huurders en verhuurders, snelvaarders en jeugd.
'Varen doe je Samen!' loopt tot en met 2014, ruim 93% vindt dat het project een vervolg moet krijgen.
Zoals hierboven aangegeven, komt dit vervolg er ook, waarover de volgende keer meer.

Deelnemende partijen
Deelnemende partijen aan het project Varen doe je samen zijn ANWB, BLN-Koninklijke Schuttevaer, Groningen Seaports, Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, HISWA Vereniging, KNRM, Platform Waterrecreatie, de Provincies, Reddingsbrigade Nederland, Rijkswaterstaat, Sportvisserij Nederland, Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN), Unie van Waterschappen, Waternet, Watersportverbond.

Bron: Varen doe je samen

Beantwoording Kamervragen oldtimers

Op 10 juli 2014 zijn de kamervragen over de oldtimermaatregel beantwoord door de staatssecretaris van Financiën, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De wijziging voor de vrijstelling van oldtimers in de motorrijtuigenbelastingen, de 'oldtimermaatregel' is aangekondigd in het Belastingplan 2014, met als invoeringsdatum 1 januari 2014. Parallel met de parlementaire behandeling moest ook de uitvoering worden geïmplementeerd. Hierbij moest rekening worden gehouden met mogelijke wijzigingen tijdens de parlementaire behandeling. De oldtimermaatregel werd materieel definitief na stemming in de Eerste Kamer op 17 december 2013. De zeer korte implementatietijd van de oldtimermaatregel heeft er toe geleid dat de uitvoering door de Belastingdienst en de voorlichting aan de belastingplichtigen onder druk is komen te staan.

De oldtimermaatregel is voor alle soorten motorrijtuigen in werking getreden per 1 januari 2014.
De oldtimersovergangsregeling geldt alleen voor personen- en bestelauto's op benzine, motorrijwielen, bussen en vrachtauto's. Personen- en bestelauto's op diesel en LPG alsmede campers komen niet in aanmerking voor de overgangsregeling.

Er is massaal gereageerd op en geageerd tegen de regeling. Voor velen fungeert Stichting Autobelangen als spreekbuis en deze adviseert iedereen in bezwaar te gaan.
Op de site van de stichting is een bezwaarschriftengenerator beschikbaar gesteld. Tot 21 juni 2014 heeft de Belastingdienst 650 klachten tegen de regeling en 3.800 bezwaren tegen de betaling op aangifte ontvangen. Daarnaast zijn circa 11.500 brieven ontvangen met verzoeken van diverse aard. 5.300 stuks betroffen verzoeken om toepassing campertarief, 3.700 stuks betroffen verzoeken van algemene aard waaronder vragen over het uitbouwen van gasinstallaties 2.000 brieven betroffen kentekenhouders die claimen wel te voldoen aan de eisen overgangsregeling (waaronder foutieve registratie in basisregistratie bij RDW) en 300 brieven betroffen het betwisten van de houderschap. Alle correspondentie en mutaties zijn handmatig verwerkt c.q. doorgevoerd.
Het aantal klachten over de uitvoering van de maatregel door de Belastingdienst zijn er hooguit tien geweest.
Deze brieven- en bezwaarstroom heeft er mede toe geleid dat vanaf begin januari tot heden 17 fulltime krachten (vast en flexibel) zijn belast met dit proces.

De bijbehorende brief en antwoorden op de kamervragen is terug te vinden op http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/09/04/brief-over-beantwoording-kamervragen-oldtimer.html.

Bron: Rijksoverheid

De database Liggers Scheepsmetingsdienst LSD compleet!

Na vijf jaar hard werk zijn de scheepsmetingen in september 2014 beschikbaar in een eenvoudig bevraagbare database. Dit is het resultaat van een project om deze metingen van binnenvaartuigen digitaal beschikbaar te stellen. In september 2014 is een nieuwe versie van de gegevens in de database gezet. Nu zijn alle scheepsmetingen tussen 1899 en 1989 digitaal beschikbaar. Bovendien zijn sinds de laatste update van 2013 veel correcties en aanvullingen aangebracht.

De eerste publicatie was via Excel spreadsheets, één per ligger. Dat voorzag in een grote behoefte maar het zoeken was soms lastig. Het werk aan de ontsluiting van de gegevens ging gewoon door. De gegevens uit die spreadsheets zijn overgezet in de database LSD.
Hierin is het eenvoudig zoeken op de verschillende scheepsgegevens uit de liggers van de scheepsmetingsdienst van 1899 tot 1989. Zo vindt u naast de scheepsnamen, naam en domicilie van de eigenaar, plaats van de werf en bouwjaar ook het brandmerk en de meetgegevens zelf.
Vaak is ook de voorgaande en volgende meting genoteerd.
In de database klikt u vanuit een bepaalde meting door naar de oude en de nieuwe meting van het schip.

Zoeken
U kunt zoeken op verschillende onderdelen zoals het meetnummer, de naam van de eigenaar, het brandmerk enz. enz.. Iedere zoeksleutel heeft een uitgebreide helptekst.
U zoekt met zogenaamde 'wildcards' waardoor variaties in spelling en schrijffouten van de oorspronkelijke ligger weinig invloed op het zoekresultaat hebben.
Een handleiding ontbreekt, maar met enige creativiteit is uw zoektocht succesvol. Probeer het eens en kijk welke resultaten u boekt. Mocht het niet lukken aarzel niet te mailen. Ook voor vragen zijn we altijd beschikbaar.
In de database staan de gegevens van 124.518 metingen inclusief naamswijzigingen van de schepen, eigendomswijzigingen en brandmerken.
De gegevens beperken zich niet tot de liggerinformatie alleen. Aanvullingen zijn gehaald uit de zogenaamde binnenliggers, uit literatuur en andere bronnen zoals bouwlijsten. De gegevens uit literatuur over werven en scheepsbouwers zijn ook verwerkt, inclusief veel literatuurreferenties naar bijvoorbeeld een afbeelding van het schip.

In 2012 heb ik over de scheepsmetingen een boekje gepubliceerd 'De maat genomen'. Hoewel momenteel uitverkocht kan ik bij voldoende belangstelling een herdruk maken. Het boekje bevat een beperkte geschiedenis van de scheepsmetingen en de achtergrond van het project en de database. Deze publicatie geeft ook valkuilen, tips en hulp bij het gebruik van de database. Succes met zoeken!

Achtergrond
De liggers van de Scheepsmetingsdienst staan sinds eind 2008 in de bibliotheek van het Maritiem Museum Rotterdam (zie ook Bokkepoot 188 en artikel elders op de website www.lvbhb.nl). Zij bevatten scheepsmetingen vanaf

1899 (alhoewel er ook oudere schepen in staan natuurlijk). Het gaat om handgeschreven informatie van in totaal bijna 125.000 scheepsmetingen met naamswijzigingen, eigendomswijzigingen en brandmerken. Dit is een schat aan gegevens voor degene die de geschiedenis van een binnenvaartschip wil ontrafelen.

Vanaf begin 2010 heb ik de liggers tussen 1899 en ongeveer 1943 gefotografeerd. Sindsdien is een groep van 20 vrijwilligers bezig geweest de gegevens over te typen in spreadsheets. Daarna kwamen de scans van het Maritiem Museum beschikbaar en die zijn door nog eens 30 vrijwilligers overgetikt.
Die vrijwilligers droegen bij op persoonlijke titel. Sommigen waren lid van de LVBHB, anderen niet. Allemaal hadden ze de belangstelling voor het varend erfgoed gemeen. Deze gegevens uit de liggers van de Scheepsmetingsdienst zijn waardevol voor het varend erfgoed, voor de geschiedenis en het behoud er van.
In 2011 stelde de LVBHB ruimte op haar website beschikbaar om de gegevens te publiceren. In de loop van dat jaar kwamen zo de verschillende liggers beschikbaar al naar gelang de invoer afgerond was.

Na afronding van de eerste fase, het invoeren van de scheepsgegevens, zijn de spreadsheets aangevuld met de meetgegevens zelf en met gegevens van elders.
Zo publiceerde Minnie Lemkes-Van Wijk een boek over schepen gebouwd op de werf De Dageraad uit Woubrugge. De bouwnummers uit haar boek zijn verwerkt evenals de referentie naar de beschrijving van de schepen.
Hetzelfde is gedaan met de lijst van de werf van Boele en Pot, Ruijtenberg, Geleijns, de Arnhemsche Stoomsleephelling Maatschappij, Smit en De Jong, 't Huis te Merwede, De Haan en Oerlemans enz. Dat werk gaat nog steeds door! Heeft u aanvullende informatie, laat het mij weten. Deze boeken zijn trouwens te koop in de Verenigingsstand van de LVBHB.

De interesse in dit project ontstond bij mij door onderzoek voor mijn boek 'Schippers van een gedempte haven'. Hiervoor zocht ik gegevens over de schepen gebouwd in 's Gravenmoer. Na afrondig van mijn boek besloot ik de gegevens digitaal te maken om anderen te helpen met hun zoektocht. Vijftig mensen waren bereid om hun steentje of steen bij te dragen waardoor een enorme klus in afzienbare tijd is afgerond. De publicatie van de gegevens stimuleert anderen weer om onderzoek te doen, waaruit vaak aanvullingen en correctie komen. Zo is het niet alleen een transcriptie van de liggers, maar gaat het een waardevolle database vormen van het varend erfgoed van Nederland.
Ik heb er geen moeite mee om dat werk te delen, daarom is de database voor iedereen bevraagbaar. Wilt u de gegevens gebruiken, doe dat zo vrijelijk, maar noem mij als referentie evenals deze website/database.
Breng mij op de hoogte van uw bevindingen zodat de gegevens verbeterd en aangevuld kunnen worden.

Zie ook:
- Diverse publicaties op de website van de LVBHB onder Kennis en Ervaring/Geschiedenis/Bronnenverzamelingen.
- Verschillende publicaties in de Bokkepoot.
- George Snijder (2009) Schippers van een gedempte haven, scheepvaart van 's Gravenmoer 1800-1950, eigen uitgave, prijs € 32,50 te bestellen bij George Snijder of in de verenigingsstand van de LVBHB.
- George Snijder (2012) De maat genomen over dit liggerproject met achtergrond van de scheepsmetingen en alles over de gegevens, de database en het zoeken er in.

Dank
Allereerst Jan Sepp voor het ontwerpen van het datamodel en de bouw van de database. Alle vrijwilligers die de liggers hebben ontsloten. Verder voor hun hulp op diverse gebieden: Han Mannaert, Marcel Kroon (Maritiem Museum Rotterdam) en Jan Meppelink (Scheepsmetingsdienst tegenwoordig Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart).

Bron: George Snijder, website LVBHB

Wat betekent de Miljoenennota 2014 voor de watersportsector?

Op de derde dinsdag van September wordt traditiegetrouw de troonrede voorgelezen. Daarin wordt uitgelegd wat de regering voor het komende jaar van plan is.
De vereniging HISWA heeft in een artikel op een rij gezet wat het voor de watersportsector gaat betekenen.
In het artikel staat o.a. iets over de wijziging van de 6% BTW afschaffing voor alles behalve levensmiddelen.
Een overzicht van alle kansen en bedreigingen vormt de afsluiting van het artikel. Zie http://www.hiswa.nl/voor-bedrijven/nieuws/nieuws-van-hiswa/miljoenennota-en-watersportindustrie. (JB)

Bron: Vereniging HISWA

Rabobank Cijfers en Trends over Jachthavens

De Rabobank publiceert regelmatig cijfers en trends over verschillende onderwerpen. In september 2014 is een rapport met diverse trends, kansen en bedreigingen over de pleziervaart en jachthavens. Te downloaden via https://www.rabobankcijfersentrends.nl/index.cfm?action=branche&branche=Jachthavens.

Bron: Rabobank

Top 10 ergernissen op het water

Iedereen kent het wel; een paar keer zuchten en tot tien tellen vanwege die ene boot die weer veel te hard vaart of bestuurders die de vaarregels niet blijken te kennen. Op het water is het land niet altijd zalig en ontspannen vertier.

Wij (Red: Watersportverbond) waren met de Promobuzz op de HISWA te Water en hebben het publiek nu eens gevraagd waar zij zich zoal aan ergeren en daar is een top 10 uitgekomen:
1. Te hard varen
2. Niet kennen vaarregels/sociale regels
3. Hinderlijke vaarbewegingen/golfslag
4. Mensen die niet kunnen varen

5. Gedrag bij bruggen en sluizen van andere bestuurders
6. Onnodige regelgeving (bijvoorbeeld vuilwatertank)
7. Waterplanten
8. Slechte wifi (bij aanlegplaatsen)
9. Te weinig handhaving
10. Doorvaren na schade

Wat vindt jij van deze top tien? Zijn er ergenissen die je zou willen toevoegen of ben je het er niet mee eens? Laat het ons (Red: in dit geval het Watersportverbond) weten! Maar vergeet vooral niet te genieten op het water…!

Bron: Watersportverbond

Sloopschepen

In diverse media is de afgelopen tijd bericht over "het probleem" van de vele verwaarloosde en ogenschijnlijk achtergelaten jachten in de diverse Nederlandse wateren en havens. Pleziervaartuigen die op zijn, waarvan opknappen meer kost dan ze in goede staat waard zijn en waarin niemand meer geïnteresseerd lijkt te zijn. In elke haven in Nederland zouden wel een paar van dergelijke schepen in een hoekje liggen weg te kwijnen. "Ziet er niet uit" en "een dreigend gevaar voor het milieu". Zoals bij veel "problemen" wordt er veel over bericht, maar lopen zin en onzin vaak door elkaar. Niemand die namelijk precies weet hoe groot het probleem is. Net zo min eigenlijk als we precies weten hoeveel pleziervaartuigen er eigenlijk in Nederland zijn. Zelf heb ik onlangs een steekproef gedaan. Op de jachtwerf waar ons "redactieschip" momenteel staat, staan inderdaad ruim 10 meer of minder verwaarloosde schepen. Schepen waar ik de hele zomer niemand aan heb zien werken. Als ik de eigenaar van de werf er naar vraag geeft hij aan dat voor al deze schepen gewoon nog betaald wordt en dat hij slechts bij één eigenaar zich zorgen maakt of de volgende rekening nog betaald zal worden.
Voor het merendeel dus schepen waarvan de eigenaar kennelijk geen afscheid kan nemen of schepen die afwachten tot de eigenaar eindelijk tijd heeft om de voorgenomen opknapbeurt uit te voeren.



Op het terrein van de provincie of de gemeente liggen vaak pleziervaartuigen opgeslagen die rijp zijn voor de sloop... Vaak zijn het bootjes die gezonken zijn (geweest), waar geen eigenaar meer van bekend is en waar geen liggeld meer voor wordt betaald...

Aangezien de meeste havens en werven in Nederland lig- of stallingsgeld vragen, mag je er vanuit gaan dat de rekening voor bijna alle ogenschijnlijk verlaten schepen gewoon betaald wordt en dat slechts een heel klein percentage van deze schepen opgegeven is. Ik neem aan dat geen enkele exploitant scheepjes maar laat staan terwijl de rekeningen zich opstapelen. Zo nu en dan zie je een aankondiging van een veiling van in beslag genomen schepen. Vaak zijn dat echter roeiboten ed. die in grachten zijn achtergelaten en vervolgens door de gemeente in beslag zijn genomen.

Er zijn in Nederland enkele bedrijven gestart die zich richten op het demonteren en recycleren van pleziervaartuigen. Een enkeling heeft zelfs een eigen locatie of werf, anderen zijn meer "organisatoren" die onderaannemers het afgedankte schip laten ophalen.
Van een echte bedrijfstak als bijvoorbeeld de sector van autodemontage en -sloperijen is geen sprake.
Naar mijn mening is het aantal zogenaamde end-of-life schepen in Nederland ook niet groot genoeg om een rendabele recycling infrastructuur op te zetten en in stand te houden.

De Waterkampioen besteedt hier binnenkort ook aandacht aan en volgt de komende tijd een zeiljacht naar de sloop. Aan de andere kant maakt de watersport zich zorgen over het gebrek van voldoende instroom van nieuwe en jonge watersporters. De gemiddelde watersporter wordt ouder en op enig moment zullen er jaarlijks meer mensen met de hobby stoppen dan er jongeren instromen. Nu al zie je in bepaalde vaargebieden dat het geen groot probleem meer is om een ligplaats te bemachtigen.

Een en een is twee. Het moet toch mogelijk zijn om die schepen die het redden nog waard zijn voor een appel en ei over te doen aan een jonge enthousiasteling en om die schepen die niet meer te redden zijn te strippen voor herbruikbare onderdelen.



Van dit soort verwaarloosde schepen wordt ook al heel gauw door “het publiek” gezegd dat het rijp is voor de sloop. Een liefhebber ziet het “mooie” van het schip, een kenner de grote hoeveelheid werk, etc. Het is maar net met welke insteek je kijkt naar een schip...

Bron: Vaarwijzer, Jaap van Goor